

Shared Space

Ruimte voor iedereen

Een nieuwe visie op de openbare ruimte



Lead Partner
Shared Space

Provincie Fryslân

Postbus 20120
8900 HM Leeuwarden

www.shared-space.org

Inhoud

- 1 Inleiding 5**
- 2 De openbare ruimte - wat is dat? 9** Het fysieke hart van de samenleving
Venster en spiegel
Mensruimte
Verblijfsruimte en verkeersruimte
- 3 Verblijfsruimte of verkeersruimte 11** Verblijf en verkeer: doel en middel
Verblijfs- en verkeersgedrag
Kiezen tussen verblijfs- of verkeersruimte
- 4 Wat wil Shared Space? 19** Meer mensruimte
Netwerk van verblijfsgebieden
Bovenliggend verkeersnetwerk
- 5 Openbare ruimte, een zaak voor iedereen 23** Iedereen draagt bij aan expressie van de ruimte
Combinatie van sectorprogramma's
Samenwerking van verschillende discipline
Integrale werkwijze
- 6 Shared Space en het beleid 27** De missie van de politiek
Primaat naar de politiek
Visie op de ruimte
Sturingsstrategie: faciliteren in plaats van oplossen
- 7 Het Shared Space-proces 31** De negen cellen
Ruimtelijke en democratische kwaliteit
- 8 De lessen van Shared Space uit de praktijk 35**
 - LES 1:** De weg vertelt het verhaal
 - LES 2:** Maak een plek voor mensen
 - LES 3:** De gebruikers hebben het woord
 - LES 4:** Detaillering kan het ontwerp maken of breken
 - LES 5:** Liever ongeordend dan schijnveilig

De gemeente Haren pakte een gebied rond een school aan en andere knelpunten in het landelijk gebied.



Shared Space is een Europees samenwerkingsproject dat tot doel heeft op regionaal, nationaal en op termijn ook op Europees niveau nieuw beleid te ontwikkelen voor de inrichting van de openbare ruimte. Aan het project nemen zeven partners deel die allen een proefproject uitvoeren.

Inleiding



De afgelopen decennia hebben verkeer en de doelstellingen op het gebied van verkeer, zoals verbetering van de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid, een zware stempel gedrukt op de manier waarop de openbare ruimte werd ingericht. Vaak ging dit ten koste van de kwaliteit van de openbare ruimte en daarmee van de leefomgeving van mensen. In het project Shared Space wordt een nieuwe benadering van de openbare ruimte toegepast, een benadering die uitgaat van de multifunctionaliteit van de openbare ruimte. Shared Space streeft ernaar de verschillende functies van de openbare ruimte waar mogelijk te combineren in plaats van ze te scheiden, zoals in de huidige ontwerp-praktijk vaak gebeurt. Shared Space beoogt op deze manier de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefruimte voor mensen te vergroten zonder gemotoriseerd verkeer de laan uit te sturen.

De Shared Space-benadering wordt in de periode 2004-2008 toegepast in zeven proefprojecten. De verwachting is dat de proefprojecten van de partners samen veel kennis en ervaring opleveren op het gebied van ontwerp- en planningsprocessen en bovendien zullen resulteren in een caleidoscoop aan praktische oplossingen. Een internationaal team van experts staat de projectpartners terzijde bij de implementatie van de Shared Space-benadering, detecteert en evalueert belemmeringen in de huidige ontwerp-praktijk en effent tevens de weg naar maatschappelijke en bestuurlijke inbedding.

In deze publicatie maakt u nader kennis met de visie van Shared Space die het vertrekpunt vormt voor het Europese samenwerkingsproject. Het laatste hoofdstuk van deze publicatie biedt tenslotte praktische wenken voor wie met het Shared Space-gedachtegoed aan de slag gaat.

1

5

**De Shared Space-benadering
wordt in de periode 2004-2008
toegepast in zeven proefprojecten**



De Duitse gemeente Bohmte richt de lange doorgaande dorpsweg in het gelijknamige dorp opnieuw in. Deze weg vervult een belangrijke rol als winkelgebied, maar ook als doorgaande route van en naar het regionale wegennet. De aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg vanuit het dorpscentrum naar het regionale wegennet biedt Bohmte de kans om van de dorpsstraat weer een echte dorpsstraat te maken.



De gemeente Ejby in Denemarken heeft te maken met een belangrijke spoorverbinding die dwars door het centrum van het dorp loopt en het dorp in tweeën deelt. Een nieuwe inrichting van het gebied rond het station moet de twee delen van het dorp weer met elkaar verbinden.



In Nederland vernieuwt gemeente Emmen in de wijk Hesselterbrink het Nederlandse concept van het 'woonerf'



De gemeente Haren pakt een gebied rond een school aan en andere knelpunten in het landelijk gebied.



De stad Ipswich in Engeland zoekt naar een oplossing voor een woonwijk die wordt geteisterd door gemotoriseerd verkeer, met name in het weekend wanneer de plaatselijke voetbalclub veel bezoekers naar het in de wijk gelegen voetbalstadion trekt.



In België wil de stad Oostende twee stadswijken die door een drukke ringweg van elkaar zijn gescheiden weer op een natuurlijke manier met elkaar in verbinding brengen.



De Nederlandse provincie Fryslân vernieuwt een route langs een historische trekvaart zodanig dat de passant weer een indruk krijgt van de cultuurhistorische betekenis van het gebied.

Shared Space
streeft naar een
inrichting van de
openbare ruimte
waarbij verkeer,
verblijf en andere
ruimtelijke functies in
balans zijn.



De openbare ruimte - wat is dat?



Het fysieke hart van de samenleving

In de benadering van Shared Space is de openbare ruimte het hart van de samenleving; het is een gebied om er te verblijven, om anderen te ontmoeten en waar te nemen, om met of zonder anderen iets te ondernemen, te ontspannen, om zich de (woon)omgeving eigen te maken en eraan gehecht te raken. Ook kun je vanuit de openbare ruimte kijken naar wat mensen over zichzelf vertellen, door de manier waarop ze zichzelf presenteren of hun eigen plek -huis en tuin- vormgeven en aankleden.

Venster en spiegel

Verblijven in de openbare ruimte stelt ons in staat op de hoogte blijven van de wereld en de omgeving waarin we leven of ons bevinden. De inrichting van de openbare ruimte vertelt hoe de samenleving eruit ziet, wie er deel van uit-

maken, hoe de mensen met elkaar omgaan en wat zij belangrijk vinden. Het is dus een venster naar en een spiegel van de samenleving.

Mensruimte

Shared Space ziet de openbare ruimte in de eerste plaats als ruimte voor mensen. De openbare ruimte moet mensen faciliteren in hun mens-zijn, niet beknootten. De inrichting van de openbare ruimte moet daarom recht doen aan de verschillende functies en betekenissen die deze ruimte voor mensen vervult. De verkeersfunctie, die de laatste decennia zeer bepalend is geweest voor de inrichting van de ruimte, komt daarmee op gelijke voet te staan met andere functies. In de komende hoofdstukken gaan we uitgebreider in op de verschillende functies die in de openbare ruimte hun plek vinden.

Verblijfsruimte en verkeersruimte

De openbare ruimte wordt door mensen gebruikt om er op allerlei manieren te verblijven én om zich te verplaatsen. Verplaatsing, en dus ook al dan niet gemotoriseerd verkeer, is nodig om van de ene verblijfspot naar de andere te gaan. Verkeer is in de meeste gevallen vooral een middel om een (reis)doel te bereiken en geen doel op zich.

Shared Space streeft naar een inrichting van de openbare ruimte, waarbij verkeer, verblijf en alle andere ruimtelijke functies in balans zijn. Voor de inrichting van de openbare ruimte maakt Shared Space helder onderscheid tussen verblijfsruimte en verkeersruimte. In een verblijfsruimte zijn de bewegingsvrijheid van en sociale interactie tussen mensen maatgevend. Verblijfsruimte moet worden ingericht als mensruimte en moet uitnodigen tot sociaal gedrag.

De mens op doorreis is hier te gast en gedraagt zich er ook naar, anders dan in een verkeersruimte. Deze is ingericht op het snel kunnen afleggen van grotere afstanden. Hier is de verkeersfunctie maatgevend voor de inrichting en het gewenste gedrag. In het volgende hoofdstuk komen we gedetailleerd terug op de verschillen en verbanden tussen verblijfsruimte en verkeersruimte.

Shared Space maakt een duidelijk onderscheid tussen verblijfsruimte en verkeersruimte. In dit hoofdstuk wordt toegelicht wat de betekenis is van 'verblijf' en 'verkeer', welk gedrag mensen vertonen wanneer ze verblijven of reizen en waarom het zo belangrijk is dit onderscheid te maken.

Verblijfsruimte of verkeersruimte

Verblijf en verkeer: doel en middel

Verblijf

De openbare ruimte is de ruimte waar de samenleving zich manifesteert, het is een ruimte voor wie er wil zijn, voor wie het er verblijven voorop staat. Verblijven in de openbare ruimte heeft geen eenduidige functie of een direct nut, maar heeft wel degelijk betekenis en zin.

De ruimte krijgt haar betekenis door wat mensen doen en wat mensen met elkaar doen, dus door levende cultuur. De verblijfswaarde van de openbare ruimte neemt toe naarmate er meer te beleven en te ervaren valt. Daarom is het ook wenselijk dat de openbare ruimte terloops allerlei nuttige functies vervult waarvoor zij niet speciaal is ingericht. Eén ruimte kan tegelijkertijd verschillende functies herbergen die we maatschappelijk belangrijk vinden, bijvoorbeeld

op het gebied van ecologie, waterhuishouding, verkeer, cultuur, wonen, werken en dergelijke.

De vanzelfsprekende combinatie van zulke functies verhoogt de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte en geeft een doorkijk naar de manier waarop mensen hun samenleving vorm geven.

Verkeer

Het economische, sociale, culturele en recreatieve leven speelt zich af op plekken die samen het verblijfsnetwerk vormen. Afhankelijk van hun interesses en verplichtingen verblijven mensen afwisselend op verschillende plekken. Soms liggen die plekken naast elkaar en hoeft het verblijven niet te worden onderbroken. Maar is dit niet het geval, dan moeten mensen reizen. Het verkeer dat op deze manier ontstaat, staat



dus in dienst van onze mogelijkheden tot verblijven. Verkeer maakt het mogelijk dat we ons kunnen ontplooiën tot autonome burgers. Verkeer dient in de meeste gevallen geen eigen doel, kent geen eigen rechtvaardiging. Reden ook waarom mensen, overal ter wereld, in het verleden en in het heden, een reistijd van meer dan 10 procent van de wakende tijd als teveel ervaren (de wet van Brewer). Verkeer staat in dienst van de mogelijkheden om te verblijven. Een te lange reistijd is voor mensen een belangrijk motief om te verhuizen of hun activiteitenpatroon aan te passen.

Als het middel tot doel wordt

Shared Space, de naam zegt het al, pleit ervoor dat mensen de openbare ruimte met elkaar delen. Het gaat mis als we de verschillende sectorale functies ook in de ruimte van elkaar scheiden, op aparte terreinen huisvesten, en daarmee een deel van deze openbare ruimte voor andere doelen en mensen ontoegankelijk maken. De openbare ruimte is dan niet openbaar meer, maar wordt sectorvoorziening of –domein, die dwingende eisen stelt aan de inrichting van en het gedrag in de openbare ruimte.

Met de opmars van de auto heeft het verkeersdenken een overheersende invloed gekregen op de inrichting en gebruiksmogelijkheden van de

openbare ruimte, zodanig dat die ruimte dikwijls alleen nog maar als verkeersruimte betekenis heeft. In grote delen van het publieke domein zijn andere betekenissen van de openbare ruimte ondergeschikt gemaakt aan de verkeersfunctie en wordt de ruimte vormgegeven vanuit het streven de gevaren van (gemotoriseerd) verkeer te beperken. We delen de ruimte niet meer, maar hebben hem opgedeeld. Ruimte is een systeem geworden van regels, geboden en verboden en de mens wordt aangepast aan het systeem, in plaats van andersom. Sociale normen en waarden worden ondergeschikt gemaakt aan sectorale (verkeers)regels, de mens als gebruiker van die ruimte is gereduceerd tot verkeersdeelnemer. Volgens Shared Space is het tijd om de rollen weer om te draaien.

Verblijfs- en verkeersgedrag

Een belangrijke reden voor Shared Space om een helder onderscheid te maken tussen verblijf en verkeer, is dat het gedrag dat mensen in een verblijfsruimte vertonen en van anderen verwachten totaal verschilt van het gedrag dat gepast en wenselijk is in een verkeersruimte.

Verblijfsgedrag

Kenmerkend voor het gedrag van mensen in verblijfsruimten is dat hun bewegingen niet gestuurd worden door een van tevoren bepaald, eenduidig programma, maar door wat mensen



van moment tot moment in de zin krijgen. De bewegingen zijn ongericht, onvoorspelbaar en relatief traag. In verblijfsgebieden laten mensen hun gedrag in belangrijke mate bepalen door de fysieke omgeving en het gedrag van anderen, waarbij oogcontact een belangrijke rol speelt. Verblijfsbewegingen zijn bewegingen van flaneurs, wandelaars en recreatieve fietsers, zonder haast of speciaal doel.

Verkeersgedrag

Verkeersgedrag, het gedrag dat mensen vertonen wanneer ze snel van A naar B willen, kenmerkt zich door doelgerichte rechtlijnige grotendeels voorspelbare bewegingen. Dit gedrag is kenmerkend voor verkeer op de snelle baan, maar ook voor bijvoorbeeld forenzen of scholieren die dagelijks op de fiets tussen huis en school/werk pendelen. De snelheden liggen hoog, er is nagenoeg geen oogcontact. Mensen bewegen zich doelgericht en laten zich in hun gedrag vooral leiden door het juridische verkeerssysteem, door de voertuigen op de weg en door verkeerstechnische signalen, zoals wegkenmerken en verkeerstekens.

Sociaal verkeersgedrag

Verkeersgedrag van voertuigbestuurders heeft altijd een sociale en een technische/juridische component. De mix is afhankelijk van de snelheid, van de ruimtelijke inrichting en van

persoonlijke factoren. Op verblijfsplekken ligt verblijfsgedrag voor de hand, op de snelle baan verkeersgedrag. En daartussen, op de overgangen van verblijfs- naar verkeersruimte: sociaal verkeersgedrag, een mengvorm tussen sociaal gedrag en verkeersgedrag.

Het is in de visie van Shared Space belangrijk om deze overgangsgebieden zo klein mogelijk te houden. Hier is namelijk de kans op misverstanden tussen mensen het grootst, omdat niet-gehaaste fietsers en voetgangers sociaal gedrag van automobilisten verwachten, terwijl gehaaste weggebruikers verkeersgedrag veronderstellen. In figuur 2 worden de verschillen tussen sociaal gedrag, sociaal verkeersgedrag en verkeersgedrag weergegeven.

Kiezen tussen verblijfs- of verkeersruimte

De verschillen tussen verblijfsgedrag en verkeersgedrag en de wrijving die ontstaat wanneer beide gedragingen in dezelfde ruimte voorkomen, maken het nodig dat er bij de inrichting van een plek of een gebied een duidelijke keuze wordt gemaakt: wat is hier dominant, verblijf of verkeer? En welk gedrag is hier dus gewenst? Sociaal gedrag of verkeersgedrag? Het is aan de politiek om vanuit haar visie op de mens en de samenleving ook een visie te ontwikkelen voor de leefomgeving van de burgers wier belang de politiek moet behartigen. De keuze

tussen verkeersruimte of verblijfsruimte is dus een politieke keuze (meer hierover in hoofdstuk 6).

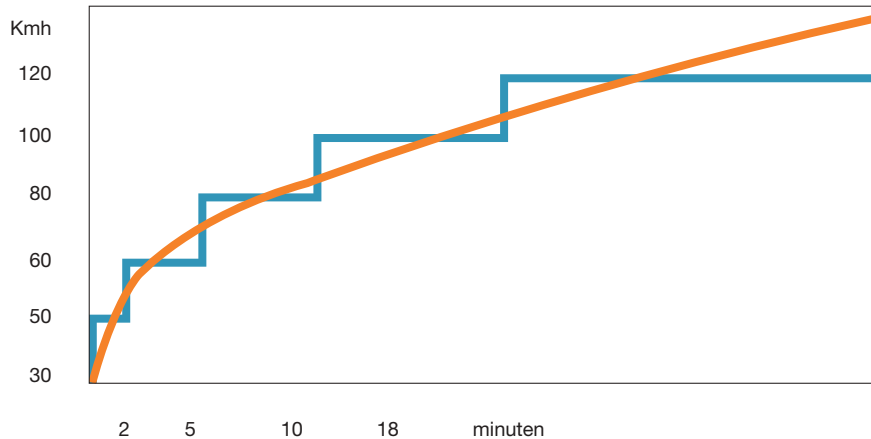
Is de keuze gemaakt, dan moet de ruimte duidelijkheid scheppen over het gewenste en te verwachten gedrag: sociaal gedrag of verkeersgedrag. Met een ontwerp en middelen die passen bij het karakter van de ruimte. In verblijfsgebieden en op plekken waar sociaal verkeersgedrag gewenst is, ligt versterking van het verblijfskarakter door accentuering van ruimtelijke of landschappelijke elementen voor de hand. In verkeersruimten wordt het gewenste verkeersgedrag aangemoedigd door inzet van verkeerstechnische instrumenten.

De ruimte zelf moet een boodschap vertellen die maar voor één uitleg vatbaar is. Een ruimte die bevordert dat een deel van de gebruikers vooral technisch/juridisch verkeersgedrag vertoont, terwijl een ander deel de ruimte beschouwt als sociale verblijfsruimte, vraagt om moeilijkheden. Veilig verkeersgedrag in verblijfsgebieden moet dus niet worden afgedwongen met verkeerstechnische en juridische middelen, die de passant vertellen dat hij zich in een verkeersruimte bevindt, maar door versterking van het verblijfskarakter van de ruimte. In hoofdstuk 7 van deze publicatie wordt nader ingegaan op de eisen die dit stelt aan het ontwerp van de openbare ruimte.

Figuur 1

**'Het trapje van
Monderman'**

Het trapje van Monderman laat zien hoe de frustratietolerantie van automobilisten verloopt; welke snelheid deze reizende mens vanaf het moment van vertrek aanvaardbaar vindt. Gecombineerd met de onderlinge ligging van verblijfsplekken, biedt dit model een ontwerpcriterium voor het ontwerp van de openbare ruimte.



De psychologie van het reizen

Wat gebeurt er met mij wanneer ik van verblijfsplek A naar verblijfsplek Z wil? Omdat ik het liefst zo weinig mogelijk tijd aan de reis besteed, neem ik een voertuig. Allereerst houd ik op met mijn verblijfsgedrag; ongerichte bewegingen maken plaats voor doelgerichte rechtlijnige bewegingen. Eerst beweeg ik me nog door een omgeving waar ik zoëven zelf nog verbleef. Ik ben (nog) geneigd mijn verkeersgedrag aan te passen aan het verblijfsgedrag van de andere mensen. Maar naarmate mijn binding met de plek afneemt en de tijd vordert, neemt die bereidheid af, ervaar ik een grotere drang om sneller vooruit te komen.

Ik zoek, als het even kan, infrastructuur op die snelle gerichte beweging mogelijk maakt. Ik ben nog een minuut of drie in staat en bereid om de weg te delen met allerlei langzaam verkeer, maar daarna moet ik toch echt verder kunnen.

Eenmaal terechtgekomen op de snelle baan, ben ik vooral bestuurder, onderdeel van een technische verkeerswereld waarbinnen eigen wetten gelden, vrijwel losgemaakt uit de wereld van mensen van vlees en bloed, uit de verblijfswereld. Wanneer ik de verblijfsplek waarnaar ik op reis ben nader, verloopt het proces ongeveer andersom.

Figuur 2
 Overzicht van de
 verschillen tussen
 sociaal gedrag,
 sociaal verkeers-
 gedrag en verkeers-
 gedrag

	Verblijfsgedrag	Sociaal verkeersgedrag	Technisch annex juridisch verkeersgedrag
Kenmerken van gedrag	Pluriform en pluralistisch	Pluralistisch	Uniform
Manier van bewegen	Ongericht	Grotendeels gericht	Zeer gericht
Snelheden waarbij mogelijk / dominant	< 30 kmh	< 60 kmh	> 50 kmh (?)
Voorspelbaarheid gedrag	Grotendeels onvoorspelbaar	Beperkt voorspelbaar	Grotendeels voorspelbaar
Oogcontact	Frequent	Beperkt	Nauwelijks
Afstemming gedrag op aanwezigheid / signalen / gedragingen / bewegingen van	Mensen, fysieke omgeving als geheel	Mensen (en fysieke omgeving als geheel)	Regelsysteem
Gedragsbepalende context	Sociale omgeving (mensen) en fysieke omgeving	Sociale omgeving (mensen) en fysieke omgeving + basisverkeersregels	Verkeerstechnisch en juridisch systeem (voertuigen en verkeerstechnische omgeving, wegkenmerken en verkeerstekens)
Te verwachten gedrag van andere weggebruikers	Verblijfsgedrag, sociaal verkeersgedrag (beperkt)	Verblijfsgedrag, sociaal verkeersgedrag, technisch annex juridisch verkeersgedrag	Technisch annex juridisch verkeersgedrag
Voor het gedrag relevante signalen uit ruimtelijke inrichting	Landschap van stad en land, vormgeving openbare ruimte	Landschap van stad en land, vormgeving openbare ruimte, vormgeving weg, begeleidende verwijzingen naar context	Signaleringen, snelheid beïnvloedende verhardingen, drempels, verkeersborden en -tekens, stoplichten, aanwijzingen bevoegd gezag

*De ruimte zelf moet een boodschap vertellen die
maar voor één uitleg vatbaar is. Hier is geen
duidelijke keuze gemaakt tussen verblijf of verkeer.*



*Dezelfde kruising voor
en na herinrichting*

18



Wat wil Shared Space?



Meer mensruimte

Shared Space streeft naar een inrichting van de openbare ruimte waarbij verkeer, verblijf en alle andere ruimtelijke functies samen in balans zijn: mensen kunnen zich verplaatsen, elkaar ontmoeten, samen dingen ondernemen of een plek of gebied leren kennen. Verblijfsruimte wordt zo ingericht dat we deze niet bekijken en interpreteren als verkeersruimte, maar als mensruimte, als een ruimte waar de verblijfsfuncties van de openbare ruimte voorop staan. De mens op doorreis ziet aan de inrichting van de ruimte dat hij hier te gast is. Hij past vanzelfsprekend zijn verkeersgedrag aan aan het sociale gedrag van de mensen die er verblijven.

Het verblijfskarakter van 'mensruimte' wordt versterkt door verkeer en infrastructuur in te bedden in het ruimtelijke ontwerp van een plek, aangepast aan de lokale en regionale context.

Een fijnmazig netwerk van paden en weggetjes maakt de openbare ruimte vitaal en toegankelijk



Landschappelijke en culturele structuren en elementen, die voorheen niet of moeilijk te ervaren waren, worden opnieuw voelbaar en zichtbaar gemaakt. Bijvoorbeeld door de plekken meer toegankelijk te maken. Of door een ongestoorde waarneming niet langer te laten belemmeren door de weginrichting.

Netwerk van verblijfsgebieden

Shared Space wil de openbare ruimte completer, toegankelijker en vitaler maken, op lokaal, maar ook op regionaal niveau, zodanig dat er een samenhangend, fijnmazig netwerk van verblijfsgebieden ontstaat: het 'trage' netwerk. In dit trage netwerk moet het snelle verkeer zich

voegen naar het gedrag van verblijvende mensen. De mens op doorreis is te gast en dat moet door de inrichting van de weg duidelijk worden. In het trage netwerk worden de dragende structuren en elementen van het landschap (van stad en land) en de sociale en culturele betekenissen van de openbare ruimte zelf versterkt.

Een fijnmazig netwerk van paden en weggetjes maakt de openbare ruimte vitaal en toegankelijk. Dikwijls lenen cultuurhistorische structuren, zoals dit kerkenpad, zich er goed voor om het trage netwerk te versterken.

Bovenliggend verkeersnetwerk

Wil het trage netwerk functioneren, dan is er ook een 'snel' verkeersnetwerk nodig. We moeten immers voorkomen dat het verblijven, waarbij mensen zich traag en onvoorspelbaar bewegen, moeilijk of zelfs onmogelijk gemaakt wordt door verkeersdeelnemers met hun doelgerichte bewegingen. De aanpak van Shared Space werkt dus alleen wanneer de verschillende verblijfsplekken in het verblijfsnetwerk onderling snel bereikbaar zijn via een bovenliggend, relatief grofmazig netwerk van hoogwaardige, overwegend sectoraal-verkeerskundig ontworpen en beheerde verkeerswegen. Hier is de verkeerskundige inrichting en sturing dominant.

*Wil het 'trage' netwerk
functioneren, dan is er ook
een 'snel' netwerk nodig*



Wanneer we in staat zijn om van verblijfsgebieden weer mensruimte te maken, zijn speciale speelvoorzieningen voor kinderen dikwijls niet nodig. Kinderen kunnen gewoon op straat spelen.



In de benadering van Shared Space is de openbare ruimte een spiegel van en venster naar de samenleving. De openbare ruimte vertelt hoe de samenleving eruit ziet, wie er deel van uitmaken, hoe de mensen met elkaar omgaan en wat zij belangrijk vinden.

5

23

Openbare ruimte, een zaak voor iedereen

Alle activiteiten die wij individueel of gezamenlijk ontplooiën én zichtbaar zijn vanuit de openbare ruimte vormen samen de boodschap die de ruimte vertelt.

Iedereen draagt bij aan expressie van de ruimte

Volgens Shared Space wordt het gedrag van mensen, dus ook het gedrag in het verkeer, sterker bepaald door de expressie van de ruimte, dan door toepassing van geboden en verboden. De zichtbare aanwezigheid van een school en van spelende kinderen bijvoorbeeld heeft meer effect op gedrag en snelheid dan een bord dat waarschuwt voor overstekende kinderen. Daarom is het volgens Shared Space wenselijk dat wát er gebeurt in de samenleving, ook zichtbaar is in de openbare ruimte. Hoe meer we om ons heen kunnen ervaren van de

culturele context en van menselijke activiteiten, hoe meer de ruimte voor ons gaat leven en hoe meer we ons erbij betrokken voelen. Onze straten en pleinen zijn geen anonieme plekken, maar een ruimte van ons allemaal. En omdat de openbare ruimte ons allemaal aangaat, is het zaak dat de politiek zich er hoogstpersoonlijk mee bemoeit, visie op de openbare ruimte ontwikkelt, en dat het ontwerp tot stand komt in nauwe samenwerking tussen de diverse gebruikers van de ruimte en deskundigen uit allerlei disciplines (meer hierover in hoofdstuk 6).

Combinatie van sectorprogramma's

Shared Space in optima forma betekent dan ook dat bij de inrichting van de openbare ruimte specialisten uit alle beleidsvelden samenwerken. Delen van sectorale programma's, bijvoorbeeld

Water biedt ontzettend veel mogelijkheden om het verblijfskarakter van de openbare ruimte te versterken, maar kan tegelijk ook een functie vervullen op het gebied van waterbeheer.

op het gebied van water, natuur, recreatie en verkeer, kunnen als het ware terloops in de openbare ruimte worden ondergebracht. Als we dat goed doen, kunnen we zo de verblijfs-waarde van de openbare ruimte versterken; er valt meer te beleven. En het ruimtebeslag van de gespecialiseerde sectordomeinen kan dan worden beperkt, waardoor meer ruimte ontstaat om andere dingen te doen.

Samenwerking van verschillende disciplines

Behalve samenwerking binnen het gemeentehuis vraagt Shared Space ook coöperatie tussen externe experts. Shared Space stelt immers de multifunctionaliteit van de openbare ruimte centraal. Daarom moet bij de inrichting ook de kennis van vele disciplines gebundeld worden: architecten, landschapsdeskundigen, cultuurhistorici, sociologen, psychologen, verkeerskundigen én de weggebruikers zelf, allen kunnen tot een goed resultaat bijdragen. Dat vergt een andere manier van werken, een integrale manier van werken, en dus een nieuwe manier van organiseren.

Integrale werkwijze

‘Integraal’ betekent in de benadering van Shared Space niet dat sectoren hun domeinen onderling netjes hebben afgebakend, afgestemd en eventueel gecombineerd. Het betekent dat deskundigen uit verschillende disciplines samen optrekken om politieke doelen en ruimtelijke visies in samenspraak met de gebruikers van de ruimte te vertalen naar een geïntegreerd functioneel ontwerp dat recht doet aan de verschillende betekenissen van die ruimte.



De directe woon- en school-omgeving moet kinderen de mogelijkheid bieden om op onderzoek uit te gaan. De directe leefomgeving vervult namelijk een belangrijke rol in het hechtingsproces van kinderen. Ook biedt het aanknopingspunten voor praktisch onderwijs op scholen, bijvoorbeeld voor het vak wereldoriëntatie, waarin kinderen kennismaken met de wereld waarin ze leven. Want hoe kun je de wereld leren kennen, als je je eigen straat niet kent?



De openbare ruimte moet ook toegankelijk en aantrekkelijk zijn voor oude en gehandicapte mensen. Door de zorgsector te betrekken bij de inrichting van de openbare ruimte, is het mogelijk om ook op deze manier vereenzaming en isolement tegen te gaan.





Shared Space en het beleid

De missie van de politiek

Het is de kerntaak van de overheid te bevorderen dat de burgers kunnen beschikken over de mogelijkheden en de ruimte voor ontplooiing en ontmoeting, in overdrachtelijke, maar ook in letterlijke zin. Dit is onafhankelijk van onze politieke voorkeuren. Mensen verschillen, en navenant verschillen hun politieke idealen. Maar bij alle verschillen zijn we het wel met elkaar eens dat het in de politiek moet gaan over wat mensen nodig hebben om hun leven te kunnen leiden naar maatstaven van waardigheid en vrijheid. De beleidssectoren zijn hier dienstbaar aan. Hun doelstellingen zijn afgeleid van politieke doelen. De mens en zijn samenleving nemen via politiek en bestuur de beleidssectoren de maat, en niet andersom.

Verschuiving van verantwoordelijkheid

Toch is het op veel gebieden in de praktijk geleidelijk andersom geworden. De vraagstukken waar individuele bestuurders mee te maken kregen, werden zo ingewikkeld geworden dat zij experts nodig hadden om te kunnen beslissen. Die experts hebben, vanuit hun vakmatige deskundigheid, de neiging hun (van de politieke doelen afgeleide) sectorale doelstellingen te verzelfstandigen. Zij hebben de neiging niet zo zeer te onderzoeken wat er zoal mogelijk is om algemene doelen te dienen, maar komen met oplossingen die primair hun eigen sectorale doelen dienen. Het is buitengewoon moeilijk om als niet-expert een vinger te krijgen tussen de interne logica van sectorale systemen. Een politicus moet een expert wel op zijn woord geloven.

*De openbare ruimte
is het domein van
verkeerskundigen
geworden*

28



Dat geldt zeker waar het de inrichting van de openbare ruimte betreft. Met de opkomst van de auto is de verkeersdiscipline ontstaan en daarmee ook het vak van verkeersdeskundige. Het stijgende aantal verkeersdoden begin jaren '70 vroeg om een politieke daad. Het aantal experts op verkeerskundig gebied groeide, ontwikkelde zijn eigen instrumentarium om de verkeersonveiligheid te lijf te gaan en kwam met plannen om de verkeersonveiligheid te bestrijden. Dat was het doel waarvoor de sector zich gesteld zag. De manier waarop de openbare ruimte werd ingericht, werd steeds meer bepaald door de verkeerssector en de sectorale doelstellingen dan door de politiek en het algemene belang dat zij dienen. In plaats van dienstbaar te zijn aan mens en samenleving, werd de sector steeds meer bepalend en sturend voor het leven van individuele mensen en groepen. Er ontstond scheefgroei en het is aan de politiek om het tij te keren.

Primaat naar de politiek

Volgens Shared Space moet het primaat voor de inrichting van de openbare ruimte, dat bij de sectoren is komen te liggen, terug naar de politiek. Politici moeten hun politieke doelen weer helder maken en boven sectorale doelen durven stellen; zij moeten weer keuzes maken, visie ontwikkelen voor de leefomgeving van de burgers die zij vertegenwoordigen. Kiezen we voor verkeersruimte of mensruimte? De afgelopen dertig jaar is vaak in het voordeel van de auto beslist. Het vraagt lef van bestuurders om het primaat terug te nemen en mensen de ruimte te geven de openbare ruimte ook/meer voor andere doeleinden te gebruiken.

Visie op de ruimte

Wanneer de politiek het primaat voor de openbare ruimte terugneemt, zal zij hier keuzes in moeten maken: wat vinden we hier belangrijk? Wat willen we met deze ruimte? Dat mensen er een praatje kunnen maken, kinderen op straat kunnen spelen, of dat het verkeer ruim baan heeft? En welk gedrag vinden we hier passend? Is sociaal gedrag hier belangrijk, of moeten mensen zich gewoon aan de verkeersregels houden? De politiek ontwikkelt een visie op de openbare ruimte die het uitgangspunt vormt voor de ontwerpfase. Vervolgens formuleren politici een duidelijke opdracht aan de probleemhouders, degenen die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de opdracht: de experts uit allerlei disciplines én de gebruikers van de ruimte.

Sturingsstrategie:

faciliteren in plaats van oplossen

Shared Space vraagt een andere rol van de overheid, een andere sturingsstrategie. De overheid treedt niet op als verzorger en oplosser van alle problemen in de samenleving, maar als 'in staat steller' of faciliteerder. Deze sturingsstrategie gaat uit van het probleemoplossend vermogen dat bij burgers, bedrijven en maatschappelijke groeperingen ligt. Kracht en kennis van de samenleving inzetten is het principe van deze nieuwe strategie.

Empowerment

Deze benadering van Shared Space sluit naadloos aan op nieuwe inzichten op het gebied van management, die wordt aangeduid met de term 'empowerment'.

In 2004 werd over dit onderwerp een publicatie geschreven in opdracht van het Ministerie van Economische zaken om deze nieuwe sturingsstrategie bij medewerkers van overheden onder de aandacht te brengen: *'Empowerment, Over doen en laten'*, door Mei Li Vos en Karin van Doorn, Eburon Delft 2004.



Het Shared Space-proces

De negen cellen

Shared Space bepleit een andere sturingsstrategie van de overheid. De overheid ziet het niet als haar taak om alle problemen zelf op te lossen, maar stelt particulieren, bedrijven en maatschappelijke organisaties in staat om het probleem waarvoor zij zich gesteld zien zelf op te lossen.

Een andere sturing vraagt om een ander proces. Shared Space heeft daarvoor het model van de *negen cellen* uitgewerkt. Dit model werkt als een 'logboek' van en voor het project, waarin afspraken en voornemens zijn vastgelegd en dat door iedereen als leidraad voor de uitvoering kan worden geraadpleegd.

Het negen-cellen model maakt inzichtelijk hoe volgens Shared Space het ontwerpproces zou moeten verlopen bij de inrichting van de openbare ruimte. Het verdeelt het proces in negen

hoofdstappen, waaraan de naam *negen cellen* is ontleend.

Het Shared Space-proces speelt zich af op de diagonale lijn, die in figuur 3 licht gekleurd is weergegeven. Het proces begint bij stap 1 in de linker bovenhoek: bestuurders spreken hun maatschappelijke visie uit en maken op basis hiervan hun keuze: we willen dit gebied faciliteren voor mensen en hun verblijf. Zij blijven bij het proces betrokken door hun steun te verlenen aan de werkwijze die hieraan is verbonden: een integraal proces waarin alle gebruikers van de ruimte en alle ruimtelijke disciplines hun wensen, kennis en vaardigheden verwoorden en inzetten. Tijdens feedback-momenten in de loop van het proces overtuigen ze zich ervan dat hun opdracht wordt uitgevoerd zoals zij het voor ogen hebben.

Het daadwerkelijke ontwerp geven zij in handen

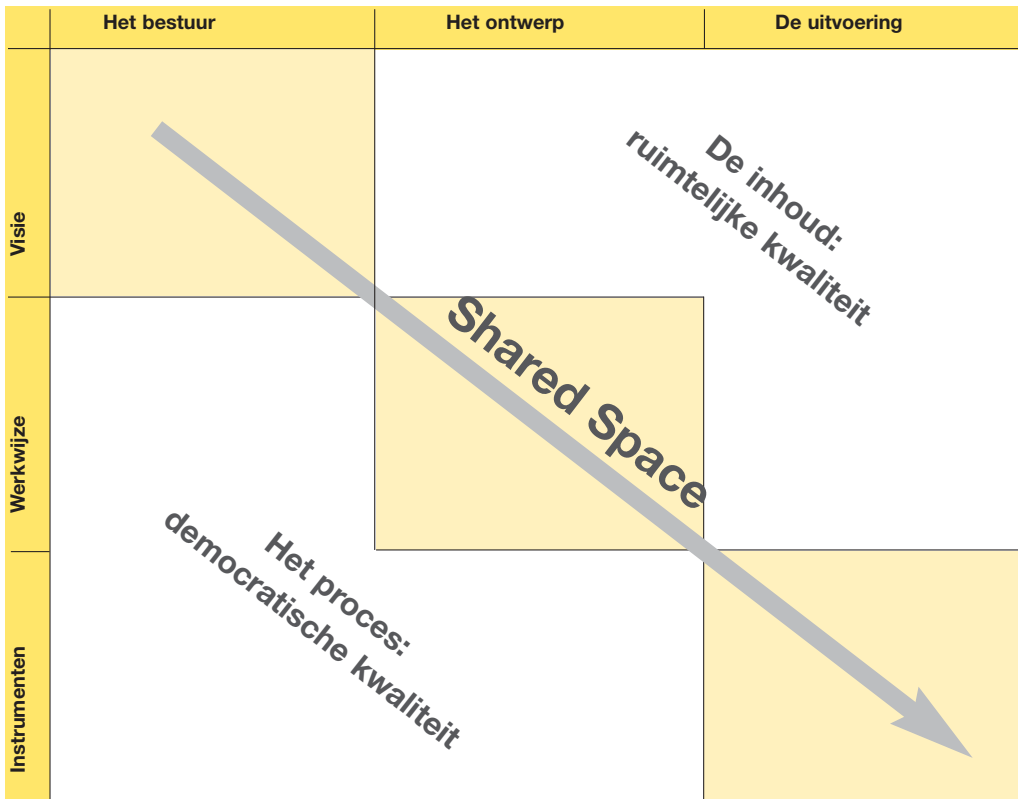
Figuur 3
Schematisch over-
zicht van het negen-
cellen-model

van een integraal ontwerpteam. Deze fase wordt weergegeven in de middelste cel, de ontwerpfase. Deskundigen uit verschillende disciplines vertalen de visie naar een integraal functioneel ontwerp. Samenwerking en communicatie, zowel onderling als met de verschillende gebruikers van de openbare ruimte, staan centraal.

Het ontwerp wordt ten slotte op uitvoerend niveau daadwerkelijk gerealiseerd. Dit stadium wordt uitgebeeld in de hoek rechts onderin. Het gaat hierbij om meer dan stenen leggen en bomen planten. Zorgvuldige keuze en gebruik van de juiste materialen en meubilair is van groot belang. De hoogte en plaatsing van bijvoorbeeld lichtmasten kunnen een ontwerp maken of breken.

Het bestuur zet dus de koers uit en geeft daarmee richting aan het denken en handelen op het functionele én het operationele niveau binnen de organisatie. Een goed ontwerpproces

	Het bestuur	Het ontwerp	De uitvoering
Visie	Opdrachtgeverschap Mensruimte of verkeersruimte	Duurzaam ontwerpen Sociaal gedrag versus verkeersgedrag	Doel van techniek als instrument
Werkwijze	Integraliteit Empowerment en participatie Visie is sturend Proces i.p.v. product	Creativiteit Samenwerking met andere disciplines Communicatie	Samenwerking binnen de organisatie Creativiteit
Instrumenten	Procesvaardigheden	Participatieve ontwerpmethodieken Inzicht in relatie met andere disciplines Communicatiemethodieken	Keuze en plaatsing van materialen Inzetten van nieuwe materialen



loopt langs de diagonale lijn. Tussen de verschillende cellen op de diagonale lijn moet een goede overdracht plaatsvinden; van bestuur naar ontwerp, en van ontwerp naar uitvoering. En ook tussentijdse terugkoppeling is onmisbaar voor een goed eindresultaat.

Ruimtelijke en democratische kwaliteit

De *negen-cellen*-structuur illustreert dat Shared Space een dubbele kwaliteit wil realiseren: *ruimtelijke* kwaliteit en *democratische* kwaliteit. De ruimtelijke kwaliteit wordt bereikt door kennis en ervaring uit allerlei werkgebieden te bundelen; in onderlinge samenwerking wordt een resultaat neergezet dat niet tot stand was gekomen zonder deze samenwerking.

Met democratische kwaliteit wordt bedoeld dat het gedurende het proces sprake is van een breed draagvlak, actieve betrokkenheid, medewerking en verantwoordelijkheid van alle belanghebbende partijen. Hiertoe behoren de bewoners, de gebruikers en andere belanghebbende partijen, zoals scholen en bedrijven.

Voor het uiteindelijke resultaat spelen beide kwaliteiten een onmisbare rol. Ze versterken elkaar en vullen elkaar aan. Net zo onmisbaar is de bereidheid van alle partijen om open met elkaar te communiceren, te experimenteren en te leren.

*Sfeervolle fontein
kalmeren het verkeer
in Drachten.*

*Hoe meer verkeer,
hoe hoger de
fontein.*



De lessen van Shared Space uit de praktijk

De voorgaande hoofdstukken gingen over de visie van Shared Space op de openbare ruimte. Maar hoe vertaal je dit abstracte gedachtegoed naar concrete projecten en activiteiten? Shared Space biedt geen eenduidig recept, want elke plek vraagt om een specifieke oplossing. Iedere plek is immers uniek en vraagt om een op maat gesneden inrichting. Wat Shared Space wél biedt, zijn belangrijke praktische uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte, de lessen die zijn geleerd in reeds uitgevoerde projecten die de afgelopen twintig jaar de basis hebben gelegd voor Shared Space. In dit hoofdstuk passeren een aantal van deze lessen de revue, geïllustreerd aan de hand van voorbeelden uit de praktijk. Ze bieden geen kant en klare oplossingen, maar geven wel een richting aan voor de vertaling van de Shared Space-filosofie naar de praktijk. De voorbeelden die u tegenkomt, tonen aan dat het mogelijk is om de kwaliteit en de gebruiksmogelijkheden van de openbare ruimte te vergroten zonder gemotoriseerd verkeer de laan uit te sturen. En dat openbare ruimte tegelijkertijd mooi én veilig kan zijn.

Les 1 De weg vertelt het verhaal

Omdat de ruimte zelf niet meer leesbaar is, moet alles worden uitgelegd met borden en teksten

Een belangrijk uitgangspunt van Shared Space is, dat het gedrag op wegen in gebieden met een verblijfskarakter sterker wordt beïnvloed door de expressie van de omgeving, dan door de gebruikelijke instrumenten van de verkeersprofessie

De afgelopen decennia zijn de wegen en hun directe omgeving veranderd in uniforme ruimtes, die uniform gedrag afdwingen. De leesbare mensruimte heeft plaatsgemaakt voor een uniforme verkeersruimte. Omdat de ruimte zelf niet meer leesbaar is, moet alles worden uitgelegd met borden en teksten.



Haren, voor en na de herinrichting van het dorpscentrum.

Foto's: Grontmij

Shared Space wil dat de openbare ruimte weer het verhaal vertelt, waarbij de weg-inrichting de informatie van de ruimte benut en ondersteunt in plaats van deze te negeren of te onderdrukken. Het advies is dan ook terughoudend te zijn met technische verkeersinstrumenten. Gebruik en versterk liever ruimtelijke elementen om het gewenste gedrag te bewerken.



De weggebruiker moet aan de ruimte (de weg en de omgeving) kunnen zien welk gedrag gewenst en gepast is.

*Dezelfde kruising voor
en na herinrichting*

Verkeersmaatregelen als drempels, sluisen en middengeleiders horen thuis in een verkeersomgeving. Wanneer ze worden toegepast in een gebied met verblijfskarakter zetten ze de weggebruiker dus op het verkeerde been. Verkeersmaatregelen moedigen niet het gewenste sociale gedrag aan, maar juridisch verkeersgedrag. Zoek naar aanknopingspunten in de omgeving van de weg.

38



Pas in gebieden met een verblijfskarakter geen technische (verkeers)-maatregelen toe, maar zoek aanknopingspunten in de omgeving.

De kerk die eerst langs de weg stond, is door het verleggen van de weg weer midden in het dorp komen te staan. Dit is een voorbeeld hoe we de kerk letterlijk in het dorp laten.

Om het karakter van de ruimte te kunnen versterken, moet u zich eerst verdiepen in de context, de historie, de ontstaansgeschiedenis, de kenmerken van het landschap. Stedenbouwkundigen, historici, architecten en/of landschapsdeskundigen, sociologen en verkeerskundigen kunnen allemaal vanuit hun eigen vakdiscipline een bijdrage leveren aan de expressie van de ruimte. Betrek hen daarom bij het maken van het ontwerp voor de openbare ruimte.



**Versterk het karakter en daarmee de expressie van de ruimte.
Doe dit samen met deskundigen uit andere disciplines.**

Les 2

Maak een plek voor mensen

Veel ongevallen zijn te wijten aan gebrek aan interactie tussen verkeersdeelnemers. Of hadden kunnen worden voorkomen wanneer er wel interactie was geweest. Kijk naar het aandeel van de voorrangsongevallen in de ongevallenstatistieken: 60 tot 70 procent van de ongevallen zijn zogenoemde 'voorrangsongevallen'. Men neemt voorrang, maar krijgt die niet. Door het herstellen van de interactie op plekken waar sociaal gedrag voor de hand ligt, kan het aantal ongevallen aanzienlijk omlaag worden gebracht. In de benadering van Shared Space moet het ontwerp van een verblijfsgebied sociaal gedrag aanmoedigen.

Door minder te reguleren met borden en verkeerstekens en meer een beroep te doen op het zelfregulerend vermogen van mensen, wordt sociaal gedrag aangemoedigd.

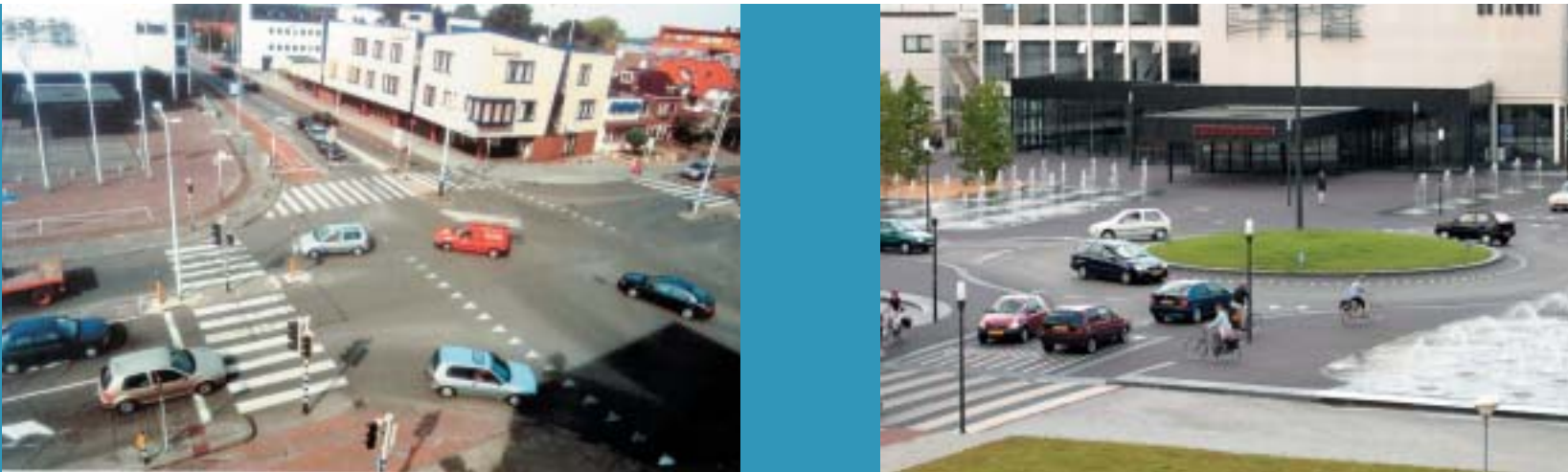
40



Bevorder interactie, maak oogcontact mogelijk.

Verkeersregels maken plaats voor sociale regels. Het is misschien even wennen, maar in een omgeving waar mensen zich sociaal gedragen, rekening met elkaar houden, is het doorgaans prettig toeven. Vermindering van het aantal verkeersborden, -drempels en -lichten en andere omgevingsvreemde verkeerselementen verhoogt daarnaast direct de kwaliteit van de ruimte. Er zijn dus meerdere redenen om sociaal gedrag aan te moedigen.

Als verschillende soorten weggebruikers een ruimte moeten delen en de voorrang is niet expliciet geregeld, dan moeten ze onderhandelen over de voorrang en dus oogcontact maken. Dat kan pas wanneer de snelheid lager ligt dan 30 km/uur. Op plekken waar de voorrang niet expliciet is geregeld, gaat de snelheid van automobilisten dus automatisch omlaag.



Laat mensen onderhandelen over de voorrang. Dan gaat de snelheid vanzelf omlaag.

Shared Space wil dat de auto in verblijfsgebieden gelijkwaardig wordt aan de overige weggebruikers. Dat ze elkaar respecteren.

Veel verkeersmaatregelen echter, geven automobilisten het gevoel weggepest te worden. Dit leidt bij hen tot irritaties en werkt asociaal gedrag in de hand. Een voorwaarde voor sociaal gedrag van automobilisten is dat deze zich ook serieus genomen voelt.



Vraag je respect van de automobilist, behandel hem dan ook zelf met respect.

Les 3

De gebruikers hebben het woord

Shared Space impliceert een interactief proces met actieve inbreng van kennis door betrokken burgers en hun belangenorganisaties. Ambtelijke en politieke vertegenwoordigers van overheden, deskundigen, burgers en hun

belangenorganisaties werken samen aan de voorbereiding en realisatie van beleid en aan het beheer van de resultaten daarvan. Centrale gedachte hierbij is dat de overheid meer moet aansluiten bij de wensen en behoeften van de 'eindgebruiker' en diens kennis en kunde beter moet benutten.

Mensen willen, kunnen en moeten steeds meer eigen keuzes maken. Dus zal de overheid ook ervoor moeten zorgen dat de besluitvorming en uitvoering op een passende schaal worden georganiseerd.



Les 4

Detaillering kan het ontwerp maken of breken

De gekozen materialen, bijvoorbeeld de kleur en de soort bestrating, kunnen de eigenschappen van de omgeving benadrukken en versterken. Zoek materialen die passen bij het karakter van de omgeving. Daarnaast is ook de plaatsing van materialen en meubilair van belang, bijvoorbeeld de plek en de hoogte van lantaarnpalen.

Zorg er bij het gebruik van verschillende soorten bestrating voor dat het wegbeeld toch rustig blijft. Pas bovendien op met modieuze oplossingen die na vijf jaar gedateerd zijn. Zoek naar materialen die aansluiten bij de gevels en het landschap.

44



Kies en plaats materialen met zorg.

Les 5 Liever ongeordend dan schijnveilig

*De grootste fout
die je kunt maken,
is mensen de illusie
van veiligheid te
geven*

Wat veilig voelt, hoeft niet veilig te zijn. En andersom: wat onveilig voelt, kan heel veilig zijn. In de optiek van Shared Space is gevoel van onveiligheid dus een middel, en soms zelfs een voorwaarde om de objectieve veiligheid te vergroten. Want wanneer een situatie onveilig voelt, zijn mensen allerter en gebeuren er minder ongelukken.

Het scheiden van verkeersstromen vergroot dikwijls het gevoel van veiligheid, maar blijkt in de praktijk contraproductief te zijn: de snelheid van gemotoriseerd verkeer gaat omhoog en het aantal ongevallen met letsel neemt toe. Het scheiden van verkeersstromen werkt namelijk blikvernuwend; doordat ieder een eigen baan heeft, houden mensen minder rekening met elkaar.

45



Probeer niet gevoelde onveiligheid weg te nemen, maar maak er gebruik van.

Wat veilig voelt hoeft niet veilig te zijn

De politiek is geneigd om het gevoel van onveiligheid te bestrijden, vaak onder druk van de publieke opinie. Dat is begrijpelijk, maar het gaat meestal ten koste van de feitelijke veiligheid.

Shared Space vraagt bewustwording bij politiek en bevolking van het nut van gevoelde onveiligheid. Zonder bewustwording bij politiek en gebruikers van de ruimte, is het moeilijk om draagvlak te krijgen voor het ontwerp.

Dus:

- Zorg dat de politiek de uitgangspunten van Shared Space onderstreept!
- Ga met de gebruikers van de ruimte in gesprek over het nut van gevoelde onveiligheid.

Leg uit wat het nut is van gevoelde onveiligheid.

Risico's managen

Professor John Adams, een toonaangevend Britse expert op het gebied van risico en risicoperceptie, deed veel onderzoek naar risico en risicoperceptie. In zijn boek 'Risk' gaat hij in op het nut van gevoelde onveiligheid en op de manier waarop overheden met dit gevoel om kunnen gaan, hoe zij risico's kunnen managen.

Colofon

Dit is een uitgave in het kader van het Interreg IIIB-project 'Shared Space'. Deze publicatie is verschenen in vier talen: Nederlands, Engels, Deens en Duits. Totale oplage: 6000

Originele titel

Shared Space: Ruimte voor iedereen.
Een nieuwe visie op de openbare ruimte

www.shared-space.org

Shared Space

Provincie Fryslân
Postbus 20120
8900 HM Leeuwarden
[In andere talen: The Netherlands]

Concept en tekst Keuninginstituut, Groningen
Senza Communicatie, Groningen
Met dank aan Rik Herengreen

Fotografie Tenzij anders vermeld:
Hans Monderman
Ben Hamilton Bailey

Vormgeving Corrie van der Wees BNO, Schipborg

Drukwerk PlantijnCasparie, Groningen

Juni 2005