

Shared Space

Het concept en zijn toepassing



Sabine Lutz, Willem Foorthuis
In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Colofon

Tekst

Sabine Lutz, Willem Foorhuis

Deze publicatie is tot stand gekomen in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en uitgevoerd door het Kenniscentrum *Shared Space* van de Noordelijke Hogeschool Leeuwarden. De inhoud is begeleid door een adviesgroep die is samengesteld om overheden en relevante maatschappelijke groeperingen bij de totstandkoming van de publicatie te betrekken.

Jaar van publicatie

2011

Foto's en afbeeldingen

© Sabine Lutz; behalve: titelfoto (fotograaf onbekend), OBS Noordlaren p. 15 en 16 (N. Keissen), Rijksstraatweg en Schwarzenburgstraße p. 25, Laweiplein p. 28 (fotograaf onbekend), Rijksstraatweg p. 28 (J. Bosma), Laweiplein p. 29 (NHL), schets Bohmte p. 30 (GFL/Grontmij), Bremer Straße p. 31 (fotograaf onbekend), afbeelding 21, p. 35 (i.s.m. S. Nota)

Inhoud

Vooraf	3
Hoofdstuk 1: Wat is Shared Space?	5
<i>Een concept voor de openbare ruimte</i>	5
<i>Verkeersruimte en verblijfsruimte</i>	6
Naar een nieuw kennisgebied.....	7
De belangrijkste uitgangspunten	9
De visie op veiligheid.....	14
Kun je <i>Shared Space</i> overal toepassen?	16
Is <i>Shared Space</i> duur?.....	16
De relatie met Duurzaam Veilig.....	17
Hoofdstuk 2: Ervaringen en resultaten uit de praktijk.....	19
Verkeersveiligheid	21
Mobiliteit en bereikbaarheid	23
Ruimtelijke kwaliteit.....	25
Sociale effecten, leefbaarheid en gedrag	26
Effecten op het milieu	27
Effecten op de lokale economie	28
De waardering door de gebruikers.....	28
Conclusies	31
Hoofdstuk 3 – Het Shared Space–proces.....	33
Besturen	36
<i>Het afwegingsproces</i>	36
Ontwerpen	40
<i>Aandachtspunt 1: Passen participatie en vernieuwing bij elkaar?</i>	40
<i>Aandachtspunt 2: Hoe gaan we de ruimte straks gebruiken?</i>	41
<i>Aandachtspunt 3: Wat doen we met het parkeren?</i>	41
Uitvoeren.....	44
Beheren en gebruiken.....	44
<i>Aandachtspunt 4: Hoe om te gaan met onveiligheidsgevoelens?</i>	44
<i>Aandachtspunt 5: Hoe gaan we handhaven?</i>	45
<i>Aandachtspunt 6: Wie is er aansprakelijk?</i>	45
Opnieuw: Besturen.....	46
Onderzoeksvragen.....	46
Bijlage: Checklist voor de evaluatie	48



Vooraf

Waarom dit boek?

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. Toen tussen 2004 en 2008 een Europees samenwerkingsproject werd uitgevoerd, kreeg het concept zijn naam: Shared Space. Het trok nationaal en internationaal grote belangstelling en leidde tot discussies tussen voor- en tegenstanders. In de vakwereld en bij veel overheden ontstond de behoefte aan feiten en praktijkervaringen. Eind 2009 heeft de Tweede Kamer de minister van Verkeer en Waterstaat bij motie gevraagd om Shared Space Institute een onderzoek te laten uitvoeren naar de toepassing van het Shared Space-concept. Shared Space Institute heeft naar aanleiding daarvan de opdracht gekregen een inleiding te schrijven voor overheden, wegbeheerders en andere geïnteresseerde partijen, om duidelijkheid te brengen over wat Shared Space is, voor welke aspecten en in welke situatie het wel of niet werkt en hoe het concept kan worden gerealiseerd en onderhouden.

Dit boek is bedoeld voor allen die zich willen informeren over Shared Space en overwegen het concept in de praktijk te brengen. U vindt hierin de kennis over Shared Space die tot op dit moment is verzameld. Er is getracht om zowel op de concrete toepassing en de effecten daarvan in te gaan als ook op de raakvlakken met maatschappelijke vraagstukken.

Er zijn veel vragen waar nog geen, of geen uitputtend antwoord op gegeven kan worden. De hier verzamelde informatie is dus een momentopname. Het onderzoek gaat door, en liefst met zoveel mogelijk partijen uit politiek en maatschappij.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 vindt u een gedetailleerde beschrijving van het concept en de belangrijkste uitgangspunten. Hierdoor wordt duidelijk wanneer we van Shared Space spreken en wanneer niet.

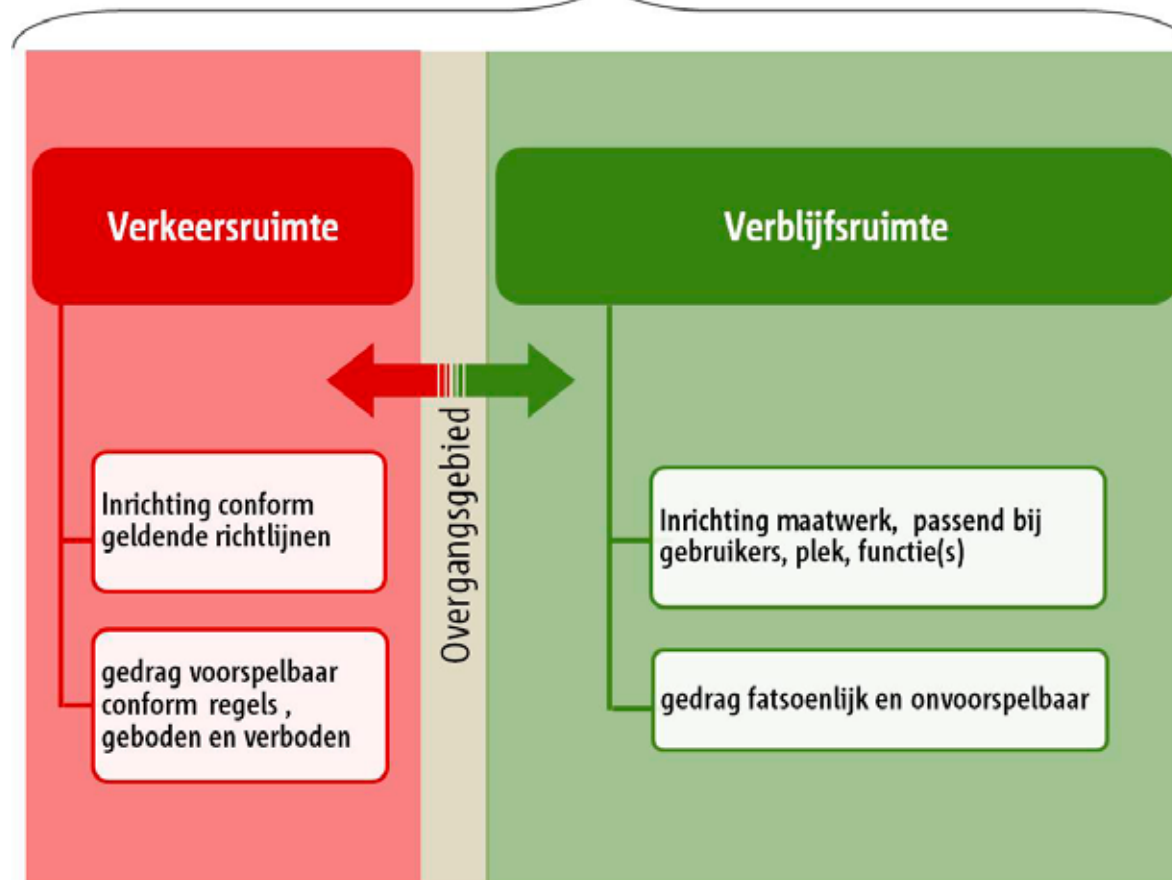
Hoofdstuk 2 beschrijft het functioneren in de praktijk. In welke situaties is Shared Space toegepast, wat zijn de effecten en wat vinden de gebruikers ervan?

In hoofdstuk 3 wordt aan de hand van een afwegingskader het Shared Space-proces vanaf de eerste politieke besluitvorming tot en met de periode van gebruik en beheer geschetst. Het is een stappenplan voor degenen die overwegen om met Shared Space aan de slag te gaan: is het iets voor ons en als ja: waar moeten we dan op letten? Een gedetailleerde checklist voor de evaluatie van Shared Space-processen is als bijlage toegevoegd.

Het laatste hoofdstuk ten slotte beschrijft welke onderzoeksvragen het meest relevant en urgent worden beschouwd.

Doorlopend door het hele boek zijn voorbeelden uit de praktijk ter illustratie van het betreffende hoofdstuk opgenomen.

Shared Space: Openbare ruimte



Hoofdstuk 1: Wat is Shared Space?

Een concept voor de openbare ruimte

Wanneer over Shared Space wordt gesproken, dan wordt dit vaak samengevat als “een straat met klinkers van gevel tot gevel zonder onderscheid tussen trottoir en rijbaan, met vrije zichtlijnen en zonder zebra’s en borden.”

Maar dat is te kort door de bocht. Shared Space is een concept voor de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte en dit concept bestaat uit drie aspecten:

1. 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.
2. Alle andere ruimte is verblijfsruimte. Hier geldt maatwerk voor de inrichting. De inrichting van de straat maakt aan de gebruikers 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.
3. Verkeersruimte en verblijfsruimte kunnen niet naadloos op elkaar aansluiten. De overgangsgedieden 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.

Deze drie aspecten horen integraal bij Shared Space. Het concept gaat dus niet allen over de wijze waarop je verblijfsgebieden inricht, maar heeft betrekking op de hele openbare ruimte. Shared Space is geen verkeersconcept of een verkeersveiligheidsconcept, maar een omvattend concept voor de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte en de wijze waarop verkeer en verblijf elkaar daarin aanvullen. Mensen, hun wensen en hun gedrag staan daarin centraal.

Het fundament voor Shared Space werd gelegd door Hans Monderman. Zo’n 20 jaar geleden begon hij, toen veiligheidsadviseur van de provincie Fryslân, na te denken over de vraag hoe je veiligheid

kunt bevorderen en tegelijkertijd ruimtelijke kwaliteiten kunt behouden of zelfs versterken. Hij vond dat op straten en pleinen niet het verkeer, maar de mens met zijn soms grillige en onvoorspelbare gedrag in het middelpunt zou moeten staan. Zijn hypothese was, dat door een andere, niet verkeerskundige inrichting onzekerheid zou ontstaan bij automobilisten, dat zij daardoor langzamer zouden rijden en meer oog zouden krijgen voor langzaam verkeer. Op hun beurt zouden voetgangers en fietsers zich vanwege die lagere snelheden veiliger op straat bewegen, want zij zouden beter kunnen communiceren met hun medeweggebruikers.

Op deze basis zijn veel gebieden heringericht. Gedragsobservaties, snelheidsmetingen en ongevalregistraties bevestigen dat *Shared Space*-verblijfsgebieden objectief veilig zijn, al is nog onvoldoende wetenschappelijk aangetoond, dat de veiligheid ten opzichte van traditioneel ingerichte verblijfsgebieden wordt verbeterd.

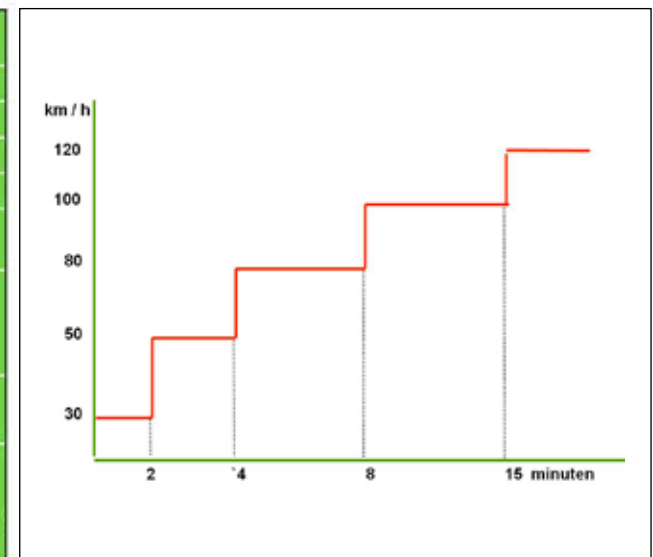
Verkeersruimte en verblijfsruimte

Shared Space betreft niet één enkele weg, maar een heel gebied. Voor dit gebied wordt onderzocht welke functies behalve het verkeer men wil behouden of ontwikkelen en hoe bepaalde plekken en straten daarvoor kunnen worden ingericht. Daarnaast moet worden vastgesteld of de vlotte verplaatsing is gewaarborgd en of vanuit elke plek snel en gemakkelijk een verkeersader is te bereiken.

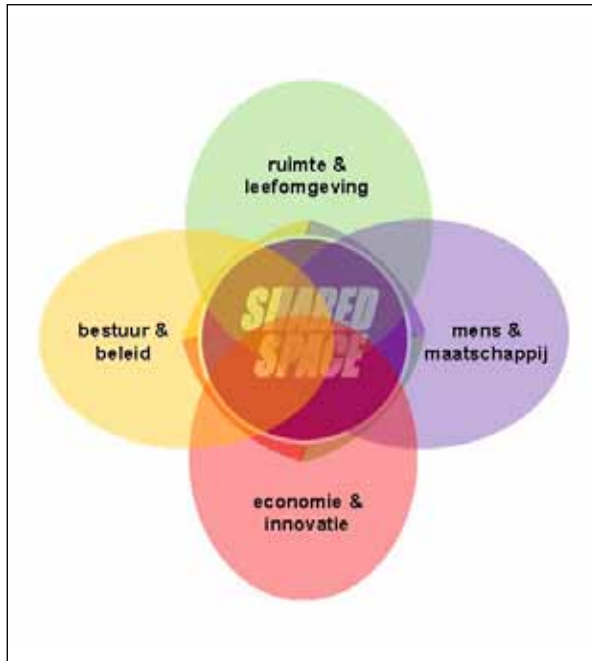
We hebben beide nodig: verkeersruimte en verblijfsruimte. Bij het ontwerp staat één vraag voorop: wordt dit een straat voor het verkeer of om te verblijven? Het verschil tussen verkeersruimte en verblijfsruimte moet je kunnen zien aan de manier waarop de weg is vormgegeven. Leidend prin-

	Verblijfsgedrag	Sociaal verkeersgedrag	Verkeersgedrag
Gedragskenmerken	Ongericht	Grotendeels gericht	Zeer gericht
Verplaatsingssnelheid	≤ 30 km/h	≤ 60 km/h	> 60 km/h
Voorspelbaarheid gedrag	Grotendeels onvoorspelbaar	Beperkt voorspelbaar	Grotendeels voorspelbaar
Interactie	Frequent	Beperkt	Nauwelijks
Afstemming gedrag op	Mensen, fysieke omgeving als geheel	Mensen (en fysieke omgeving als geheel)	Regelsysteem
Gedrag bepaald door	Sociale omgeving (mensen) en fysieke omgeving	Sociale omgeving (mensen) en fysieke omgeving + systeem (voertuigen en basisverkeersregels)	Verkeers technisch en juridisch verkeers technische omgeving, wegkenmerken en verkeers tekens
Te verwachten gedrag van anderen	Verblijfsgedrag	Verblijfsgedrag, sociaal verkeersgedrag (beperkt), verkeersgedrag	Technisch en 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,	Signaleringen, snelheidsbeïnvloedende verhardingen, en tekens, drempels, verkeersborden en –tekens, stoplichten, aanwijzingen bevoegd gezag

Afb. 3 Soorten gedrag in de openbare ruimte



Afb. 4 'Trapje van Monderman'



Afb. 5 Shared Space - verbinding van kennisdomeinen

cipe bij de inrichting van de verkeersruimte is dat de afwikkeling van het verkeer hier voorop staat en auto's en fietsers zich snel moeten kunnen verplaatsen. Hier blijven bestaande ontwerprichtlijnen (zoals bijvoorbeeld voortgekomen uit de verkeersveiligheidsfilosofie Duurzaam Veilig) van toepassing. Er wordt van je verwacht de verkeersregels te respecteren. Je draagt bij aan een soepele en veilige afwikkeling van het verkeer.

In een verblijfsruimte gaat het juist om de bewegingsvrijheid van mensen en hun sociale interactie. Hier geldt maatwerk voor de inrichting. De weg maakt je duidelijk dat het om de onvoorspelbare en soms grillige gedragingen van mensen gaat en niet om het verkeer. Van iedereen wordt verwacht normale fatsoensregels te respecteren en iedereen moet rekening houden met onverwacht gedrag van anderen. Praktisch betekent dit dat gemotoriseerde voertuigen en fietsers lage snelheden moeten accepteren.

Verkeersgebied en verblijfsgebied roepen dus elk een ander gedrag op (zie afb. 3). Maar beide gebieden sluiten niet naadloos op elkaar aan. Dat betekent dat ook de overgang van het ene gebied naar het andere gebied in de vormgeving tot uitdrukking zou moeten komen. Gebeurt dit niet dan hebben vooral automobilisten onvoldoende gelegenheid op de situatie in het verblijfsgebied te anticiperen. Ze krijgen niet de mogelijkheid hun gedrag aan te passen, en dat leidt ertoe dat er conflicten optreden. Een voorbeeld daarvoor zien we op de locatie "de Kaden" in Drachten. Dit was een belangrijk leerpunt voor volgende projecten. Hoe het overgangsgebied wél goed kan worden ingericht zien we op de Rijksstraatweg in Haren. Beide situaties worden op pagina 21 toegelicht.

Het 'trapje van Monderman'

Wanneer weten we of het hoofdwegennet functioneert? SWOV heeft hiervoor tijdens de voorbereidingen van Duurzaam Veilig een indicatie uitgewerkt. Als het netwerk in orde is kan men:

- ± binnen 4 minuten na vertrek een 50 km – weg bereiken
- ± binnen 8 minuten na vertrek een 80 km – weg bereiken
- ± binnen 15 minuten na vertrek een 100 km – weg bereiken.

Deze indeling is later ook bekend geworden als het trapje van Monderman (zie afb. 4). Maar de aangegeven tijden zijn niet wetenschappelijk onderzocht en gelden dus alleen bij benadering. Men neemt aan dat de automobilisten gemiddeld een tempo van 30, 50 en 80 km/h gedurende de genoemde perioden kunnen volhouden zonder ongeduldig te worden.

Naar een nieuw kennisgebied

In Nederland, maar ook daarbuiten, is sinds de jaren '70 sprake van een geleidelijk veranderingsproces. De participatie van burgers aan planningsprocessen werd steeds intensiever. In die traditie staat ook *Shared Space*, maar hier is meer gevraagd dan inspraak en meespraak. Met *Shared Space* wordt gestreefd naar een gezamenlijk leerproces van burgers, politici, ambtenaren en vakexperts uit vele disciplines: hoe kunnen we onze straten en pleinen beter inrichten en gebruiken en hoe kunnen we

middelen, taken en verantwoordelijkheden zo (her)verdelen dat we de openbare ruimte en vooral de verblijfsgebieden duurzaam kunnen gebruiken en beheren?

Het is juist de openbare ruimte waar niet alleen mensen, maar ook vakdisciplines elkaar ontmoeten. Meestal worden maatschappelijke vragen door verschillende experts uit verschillende kennisgebieden onderzocht. In *Shared Space* worden ze met elkaar verbonden:

- Ruimte & Leefomgeving – Hoe richten we onze ruimte in zodat ze aantrekkelijk wordt en mensen zich er vrij in kunnen bewegen? Wanneer spreken we van een goed ontwerp?
- Mens & Maatschappij – Wat betekent dat voor ons gedrag en wat moeten we leren om ons gedrag te veranderen? En wat betekent het voor de planning en uitvoering van projecten? Wie kunnen er op welke manier bij betrokken worden?
- Economie & Innovatie – Welk economisch effect heeft een mooie ruimte? En hoe betalen we de inrichting en het onderhoud?
- Bestuur & Beleid – Wat betekent dit voor overheden en maatschappelijke partijen, welke vernieuwingen zijn noodzakelijk en hoe kunnen we die realiseren?

The screenshot shows the website 'Overheid.nl' with the following content:

- Header: De wegwijzer naar informatie en diensten van alle overheden
- Logo: Overheid.nl
- Navigation: Home, Particulieren, Ondernemers, Overheidsinformatie
- Breadcrumbs: > Home > Overheidsinformatie > Zoeken > Regeling
- Section: Wet- en regelgeving
- Search: < Zoek opnieuw
- Navigation: < Vorige
- Title: **Wegenverkeerswet 1994**
- Text: Geldend op 25-03-2010
- Section: **Artikel 5**
- Text: Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd.

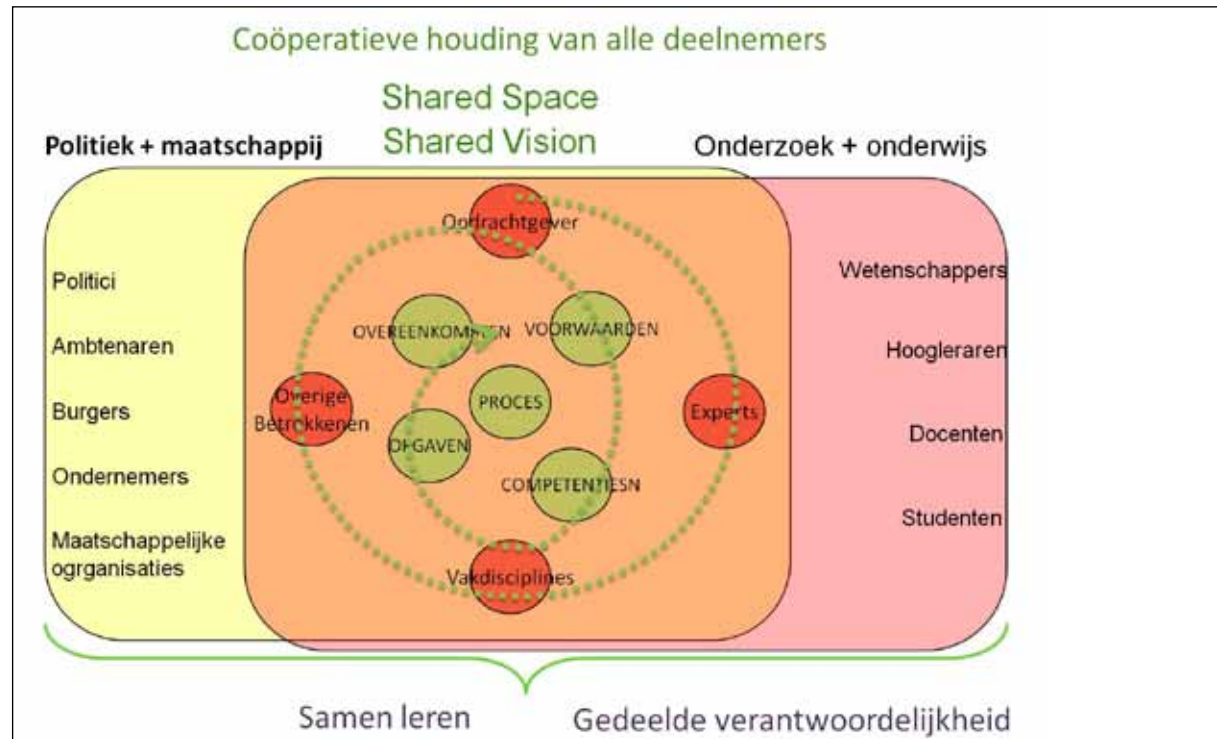
Afb. 6 Artikel 5: de belangrijkste gedragsregel in de Wegenverkeerswet

De belangrijkste uitgangspunten

Shared Space is gestoeld op vijf uitgangspunten die hieronder worden toegelicht.

1. De mens centraal

Mobiliteit hoort bij ons leven, en de auto zal hiervoor (althans voorlopig) een belangrijke rol blijven spelen. Kern van Shared Space is echter dat het grootste gedeelte van de openbare ruimte in steden en dorpen helemaal niet nodig is voor snel en efficiënt verkeer, en dus kan worden vormgegeven als verblijfsruimte die liefst zo veel mogelijk verschillende functies herbergt en sociaal gedrag tussen alle gebruikers bevordert. Creëer een ruimte, waarin mensen dingen met elkaar kunnen regelen. 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.



Afb. 7 Samenwerken is samen leren

2. Eigen verantwoordelijkheid

Regulerend beleid heeft zonder twijfel geleid tot bepaalde basiskwaliteiten. Ons verkeer is daardoor zeer veilig geworden. De belangrijkste doelstelling van die regulering was om risico's zo veel mogelijk te begrenzen. Maar men wil niet alleen de schade voor de (weg-)gebruiker beperken. Regulering en richtlijnen dienen er ook toe de kans op een eventuele succesvolle schadeclaim te verkleinen.

De overheid nam daarmee verantwoordelijkheden op zich die eigenlijk voor een groot deel bij de weggebruiker zelf liggen. Maar is het wijs om altijd en overal te waarschuwen en te regelen? Is de burger – de automobilist, de (brom)fietser, de voetganger – niet gewoon zelf verantwoordelijk voor zijn of haar gedrag? En ligt dit niet eigenlijk al besloten in Artikel 5 van de Wegenverkeerswet?

Meer en meer groeit het inzicht dat het begrip verantwoordelijkheid met alle daarmee verbonden facetten de sleutel voor deze discussie vormt. Juridisch ligt dat mogelijk anders. Hier gaat het vaak om strikte interpretatie van de wet. Maar eigen verantwoordelijkheid is ook hier een sleutelbegrip.

Wat betekent dit concreet voor ons handelen?

- Dat we leren risico's in te schatten en met ons handelen hierop te anticiperen of te reageren;
- Dat we leren accepteren dat niet alle risico's te vermijden zijn;
- Dat we begrijpen dat ons handelen een effect op de levenskwaliteit van anderen heeft;
- En omgekeerd, dat we begrijpen welke invloed het gedrag van anderen heeft op onszelf;
- Dat we die interactie in de vormgeving van onze ruimte, maar ook in de vormgeving van processen weer een plaats geven, dat wil zeggen, dat we plaatsen en processen zo inrichten dat die interactie mogelijk wordt.

–

3. Actieve betrokkenheid – onderhandelen en leren

Shared Space omvat het hele proces van plannen, ontwerpen, beslissen en gebruiken. Daarvoor is samenwerking nodig:

- binnen een ambtelijke organisatie,
- tussen professionals onderling
- en tussen professionals en burgers.

Samenwerking leidt niet vanzelf tot ruimtelijke kwaliteit, maar is wel een belangrijke voorwaarde. Kennis en ervaring uit allerlei werkgebieden en van vele betrokkenen wordt gebundeld en door onderlinge samenwerking wordt een resultaat neergezet, dat niet tot stand was gekomen zonder deze samenwerking. Maar daarvoor is actieve betrokkenheid nodig, medewerking en medeverantwoordelijkheid van alle belanghebbende partijen. Hiertoe behoren overheden en vakexperts,

politie, bewoners, ondernemers en alle andere mogelijke belanghebbende partijen. Dit geldt niet alleen voor de planvorming en het ontwerp, maar ook voor de fase na de oplevering, wanneer het gaat om gebruik en beheer.

Sterke bestuurders

Dat vraagt van de bestuurder iets anders dan alleen “luisteren naar de burgers”. Het vraagt om een visie op de maatschappij en de openbare ruimte. En het vraagt om een bepaling van het standpunt: welke beslissingen laat ik als bestuurder over aan de betrokkenen? Waar eindigt mijn verantwoordelijkheid en waar begint die van maatschappelijke partijen?

Nederland kent een lange traditie van burgerparticipatie, maar *Shared Space* is meer dan wat hieronder doorgaans wordt begrepen (inspraak en meespraak). Het vraagt om de fundamentele bereidheid tot debat, argumentatie, verantwoordelijkheid en om een gemeenschappelijk leerproces. Voor het functioneren van een *Shared Space*-verblijfsgebied spelen de gebruikers van de ruimte een centrale rol. Vaak wordt gezegd dat de overheid hiermee een stap terugtreedt. Maar eigenlijk vraagt het om een stap vooruit, want *Shared Space* heeft juist sterke bestuurders nodig. Ze moeten in staat zijn om het zoeken naar goede oplossingen aan anderen over te laten, en zelf erover te waken dat er een eerlijk participatief proces rondom een aantal tevoren geformuleerde gedeelde belangen en doelen wordt georganiseerd. Ze moeten regisseren en faciliteren. Dat betekent dat de bestuurders helder zijn over de speelruimte en de randvoorwaarden. Dat zijn geen gemakkelijke processen en gebruikers kunnen niet altijd op hun wenken worden bediend. Voor iedereen is dat een kwestie van geven en nemen.

Ook op een ander vlak zijn sterke bestuurders gevraagd. *Shared Space* betreft in principe altijd meerdere portefeuilles (dus niet alleen het verkeersbeleid, maar ook bijvoorbeeld het gezondheids-, welzijns-, jeugd- en ouderenbeleid, het onderwijs- en cultuurbeleid, of het energie- en klimaatbeleid) en dus ook meerdere afdelingen binnen de overheidsorganisatie. Sectoroverschrijdende samenwerking, ofwel interne participatie is hiermee minstens net zo van belang als externe participatie. Zo'n proces intern mogelijk te maken is geen sinecure. Als bestuurders kiezen voor *Shared Space* is het van groot belang dat er bewust wordt gekozen en afgewogen. Wie afwijkt van richtlijnen moet dit goed kunnen beargumenteren, want anders wordt de wegbeherende instantie aansprakelijk gesteld, daar verandert ook het principe van gedeelde verantwoordelijkheid niets aan. Maar een breed debat, een gemeenschappelijke planvorming en kennis bij de gebruikers over het gedrag dat van hen na de oplevering wordt verwacht kunnen bijdragen om het fundament voor die argumentatie te leggen.

Shared Space raakt daardoor altijd meer dan één beleidsprogramma. Voor een optimaal resultaat is het vertrekpunt een meervoudig opdrachtgeverschap: meerdere wethouders in de gemeente, samen met bestuurders van woningbouwcorporaties, projectontwikkelaars, particuliere investeerders, etc.

Allianties vormen, leren en onderhandelen

Ook van de professional is de vaardigheid gevraagd om te werken in brede allianties, om te begrijpen en te interpreteren van wat de ander zegt. Zij moeten hun kennis overdragen aan anderen en tegelijkertijd van anderen willen leren. *Shared Space* is een wederkerig concept. Dat wil zeggen: iets brengen en iets halen. Dit werkt alleen als partijen elkaar iets te bieden hebben. Dit geldt bij de planning, waar de verschillende betrokkenen met inbreng van hun specifieke kennis met elkaar tot de beste oplossing proberen te komen, maar ook heel concreet op straat, waar de verschillende weggebruikers in onderlinge communicatie hun gedrag op elkaar afstemmen. Daarbij kan niet iedereen altijd in alles zijn zin krijgen en dat betekent voor iedereen op sommige punten een stap terug doen.

Samenhangende doelen en budgetten

Een vernieuwingsproces van de openbare ruimte is niet zozeer een afgebakend project als wel een doorlopend ontwikkelingsproces, een kans om de kwaliteit van een gebied te borgen of te verbeteren en een samenhang tussen meerdere doelen en ontwikkelingen tot stand te brengen. De aanleiding kan zeer divers zijn: een verkeersveiligheidsvraagstuk, een ruimtelijke ontwikkeling, een sociaal-maatschappelijk probleem of achterblijvende kwaliteit van de openbare ruimte. In alle gevallen is de oplossing in beginsel nog niet duidelijk. Dit betekent ook dat budgetten in principe niet te nauw gefixeerd zouden moeten zijn. Dat is in veel gevallen in de huidige situatie niet realistisch. Middelen worden in de gemeentelijke begroting immers aan doelen en projecten gelabeld. Maar door een integrale werkwijze kunnen afhankelijk van het verloop en de uitkomsten van het planvormingsproces in de loop van het proces middelen worden gevonden die in het



OBS de Riethoek in Noordlaren ligt aan de Zuidlaarderweg tussen Glimmen en Noordlaren en vormt de entree van de bebouwde kom. In het kader van *Shared Space* is het schoolplein doorgetrokken naar de weg. Maar het schoolplein was niet afgeschermd tegen het verkeer, wat sommige ouders zorgen baarde. Men heeft toen van de nood een deugd gemaakt: een beeldend kunstenaar heeft samen met de leerlingen een 'hek' in de vorm van een telraam ontworpen. Hierdoor is de school vanaf de weg nog beter zichtbaar gemaakt. Het kunstwerk is gefinancierd met een provinciale subsidie voor kunst in de openbare ruimte.

Afb. 8 Budget uit meerdere potjes voor het nieuwe schoolplein

begin nog niet in beeld waren. En juist door de betrokkenheid van vele partijen kunnen die uit onverwachte hoek komen, zoals bijvoorbeeld uit het WMO-beleid, het plattelandsbeleid, het onderwijsbeleid, het ouderen- en jeugdbeleid of het kunst- en cultuurbeleid.

Met de *Shared Space*-projecten van de afgelopen jaren is geprobeerd hier meer inzicht in te verkrijgen. Een voorbeeld dat in de goede richting kan wijzen is het project van de basisschool in Noordlaren (zie afb. 8).



Afb. 9 Boven: Rijksstraatweg Haren en Schwarzenburgstraße Köniz
Onder: Camping de Roggeberg Appelscha en OBS de Rieshoek Noordlaren

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

Het vijfde uitgangspunt voor een goed functionerende verblijfsruimte is dat de straat en de ruimte ook inderdaad door verschillende doelgroepen en voor verschillende doeleinden wordt gebruikt. Dit kan bijvoorbeeld een intensief gebruik door winkelend publiek zijn met frequent oversteken (zoals de locaties Rijksstraatweg in Haren en Schwarzenburgstraße in Köniz, CH), 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 (zie afb. 9).

De visie op veiligheid

Verwachtingspatronen

Verkeerslichten, borden en verkeerswetgeving hebben het verkeer veiliger gemaakt. En toch gebeuren er nog steeds ongevallen. Dat kan niemand voorkomen. 100% veiligheid bestaat niet. SWOV wijst in dit verband op het feit dat ongeveer 90% van de ongevallen op een of andere manier terug te voeren valt op menselijke fouten.¹

Er is veel over nagedacht hoe de kans op deze menselijke fouten verkleind kan worden. Naar blijkt reageren verkeersdeelnemers "bij voorkeur automatisch op verkeerssituaties. Dat kost namelijk minder mentale inspanning, en ze maken minder fouten, als de situatie tenminste klopt met de verwachtingen waarop de routine gebaseerd is"².

Maar dat betekent niet dat onverwacht gedrag van anderen ook altijd tot een onveilige situatie leidt. Automobilisten reageren daarop met aanpassing van hun eigen gedrag. En hoe duidelijker de verwachtingen worden doorbroken des te effectiever de aanpassing aan een onverwachte situatie. Cruciaal zijn daarbij twee factoren: je moet onzeker zijn over hoe een andere weggebruiker zich gaat gedragen en er moet voldoende tijd en ruimte zijn om op het gedrag van die ander te reageren³.

De inrichting van de weg kan helpen het onverwachte te verwachten. Als de inrichting duidelijk maakt dat men zich op een verkeersader bevindt, dan verwacht men van de andere verkeersdeelnemers verkeersgedrag en gedraagt men zich ook zelf als verkeersdeelnemer. Blijkt uit de inrichting dat men zich in een verblijfsgebied bevindt, dan wordt het gemakkelijker om van anderen onverwachte gedragingen te verwachten en zelf zijn gedrag aan deze sociale context aan te passen.

1 SWOV Factsheet *Inhoud en evaluatie van verkeerseducatieprogramma's*, Leidschendam, 2010

2 Davidse, R.J. e.a., *Verschillen in veiligheid van wegtypen verklaard vanuit een verkeerskundige en een verkeerspsychologische benadering*; SWOV, Leidschendam, 2002

3 Vgl. Houtenbosch, M.; *Expecting the unexpected*, www.swov.nl

Factoren die risicobeleving en –acceptatie beïnvloeden	→ Meer zorgen en minder acceptatie	→ Minder zorgen en meer acceptatie
<i>Vrijwilligheid van de blootstelling</i>	Onvrijwillig	Vrijwillig
<i>Zichtbaarheid blootstelling</i>	Zichtbaar	Niet zichtbaar
<i>Beheersbaarheid blootstelling</i>	Laag	Hoog
<i>Betrouwbaarheid informatiebron</i>	Onbetrouwbaar	Betrouwbaar
<i>Aard van het incident</i>	Technisch, man made	Natuurverschijnsel
<i>Vertrouwdheid met het risico</i>	Laag	Hoog
<i>Soort calamiteit</i>	Geconcentreerd ¹	Verspreid ²
<i>Mate waarin men zich met de getroffen kan identificeren</i>	Hoog	Laag
<i>Media-aandacht</i>	Veel aandacht, met veel emoties	Weinig aandacht, met zakelijke informatie
<i>Vertrouwen in instanties</i>	Laag	Hoog
<i>Voorstelbaarheid van de riskante gebeurtenis</i>	Hoog	Laag
<i>Verdeling van voor en nadelen</i>	Oneerlijk	Eerlijk
<i>Maatschappelijke consensus</i>	Groot	Klein

¹ Veel mensen tegelijk getroffen (ramp)
² Effecten uitgespreid over tijd / ruimte, (bijvoorbeeld roken)

Bewerkte tabel; bron: Karakteristieken van risico's en de invloed ervan op zorgen over risico's en de acceptatie van het risico (RIVM, 2001), in: Beleving van verkeersonveiligheid, SWOV, 2008

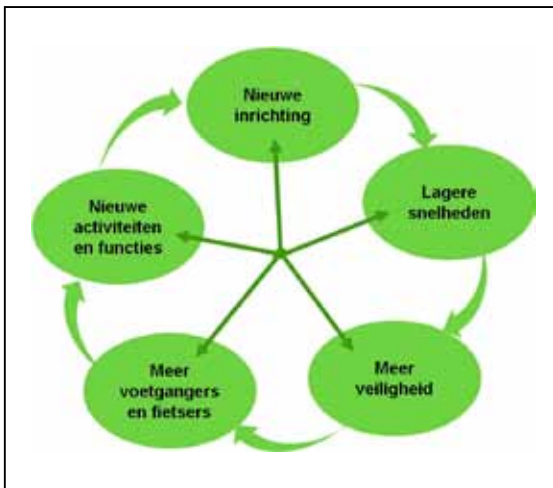
Afb.10 Factoren voor risicobeleving

Risico-compensatie

Hoe veiliger we ons voelen, hoe meer risico we durven te nemen. Dit verschijnsel wordt aangeduid met het begrip risico-compensatie of risico-homeostase. Het principe werd geïntroduceerd door Gerald Wilde. Volgens zijn onderzoek streven mensen in hun gedrag naar een constant risiconiveau, waarbij de balans tussen verwachte voordelen en nadelen van hun gedrag optimaal is. Zijn conclusie is dat mensen zich onveilig gedragen wanneer zij een laag risico voelen. Dit kan bijvoorbeeld door harder te gaan rijden. Uit ander onderzoek bleek ook het omgekeerde: in situaties waar relatief langzaam werd gereden, schatten automobilisten het risico relatief hoog in, terwijl in situaties waar relatief hard werd gereden, zoals op brede secundaire wegen, relatief lage risicoschattingen werden gegeven⁴. Maar Wilde's hypothese – onveilig gedrag door een gevoel van laag risico – is niet onomstreden, want het omgekeerde – veilig gedrag door een gevoel van hoog risico – volgt hier niet vanzelfsprekend en niet voor iedereen uit.

Objectief en subjectief

Veiligheid bestaat altijd uit twee componenten: de objectieve veiligheid, die op metingen van het aantal ongevallen en de gevolgen daarvan berust (letsel, schade, kosten), en de subjectieve veiligheid, d.w.z. de afwezigheid van gevoelens van dreiging en gevaar, de beleving van veiligheid. De factoren die bij de beleving en acceptatie van risico en dus ook van veiligheid een rol spelen zijn in afb. 10 weergegeven. Aan de oorspronkelijke tabel is hier het aspect maatschappelijke consensus toegevoegd. Naarmate we het erover eens zijn dat bepaalde gedragingen of verschijnselen riskant zijn, zijn we er ongeruster op en minder geneigd tot acceptatie. Omgekeerd geldt dit ook voor maatregelen tot verlaging van het risico. Zo is de maatschappelijke consensus over het positieve effect van verkeerslichten en zebra's op de veiligheid is groot, terwijl er volgens SWOV geen werkelijk betrouwbaar onderzoek over de veiligheid van oversteekplaatsen is⁵.



Afb.11 Veiligheid in Shared Space - verblijfsgebieden

Een ander perspectief op veiligheid

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. Hierin onderscheidt *Shared Space* zich niet van verkeersveiligheidsconcepten. Toch bestaan vaak zorgen over de veiligheid van verblijfsgebieden die worden ingericht volgens de principes van *Shared Space*. Veiligheid ontstaat volgens dit concept juist 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. Dit wordt volgens het *Shared Space*-concept niet afgedwongen, maar het ontstaat vrijwil-

⁴ Heino, A.; *Risk taking in car driving; perceptions, individual differences and effects of safety incentives*, 1996

⁵ Vgl. SWOV Factsheet *Oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers*; Leidschendam, 2010

lig. 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 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 voetgangers de ruimte die zij krijgen inderdaad ook nemen.

Kun je Shared Space overal toepassen?

Hiervoor op pagina 5 is gezegd dat *Shared Space* een concept voor de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte is. Dat aan het begin de afweging staat of men de ruimte gaat inrichten voor het verkeer of om te verblijven. En dat, als men besluit voor 'verblijf', dit door de inrichting ook zo duidelijk mogelijk tot uitdrukking zou moeten worden gebracht.

De vraag zou dus 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

1. Het hoofdwegennet (zoals op pagina 6 onder het 'trapje van Monderman' beschreven) is op orde of kan op orde worden gebracht;
2. Het gaat om een gebied, een weg of een straat die niet primair dient voor de afwikkeling van verkeer;
3. 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. Zo'n inrichting 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.

Voor een reële berekening zou men een opstelling kunnen maken van de kosten voor planvorming en ontwerp, voor de uitvoering en voor het onderhoud. Belangrijk aspect van een traditionele inrichting is dat ook borden en belijning kosten met zich meebrengen, zowel in aanleg als in onderhoud. Eventuele baten voor een verblijfsgebied conform *Shared Space* kunnen liggen op economisch vlak, doordat door verbetering van de ruimtelijke kwaliteit kansen voor nieuwe bedrijvigheid ontstaan. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse zou hier meer helderheid in kunnen brengen. Maar dit is een

zeer complexe materie die later in de paragraaf 'Effecten op de lokale economie' op pagina 17 nog een keer ter sprake komt.

De relatie met Duurzaam Veilig

In februari 2011 is een onderzoek afgesloten waarin de concepten Duurzaam Veilig (DV) en *Shared Space* met elkaar zijn vergeleken⁶. Men wilde nagaan of deze twee concepten elkaar uitsluiten of bij elkaar aansluiten.

Beide concepten zijn eigenlijk niet goed met elkaar te vergelijken. DV is een verkeersveiligheidsconcept. Doel is "het voorkomen van ongevallen en het verminderen van de kans op ernstig letsel, ofwel preventie. Daarbij staat een generieke aanpak centraal, wat betekent dat die kenmerken van het wegverkeer worden aangepakt waarvan algemeen bekend is dat ze onveiligheid veroorzaken."⁷ Vanuit dit uitgangspunt is een samenhangend stelsel van ontwerprichtlijnen voor stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen ontwikkeld

Shared Space daarentegen is geen verkeersconcept en ook geen verkeersveiligheidsconcept, maar een integrale gebiedsvisie, waarin gekeken wordt naar een samenhangend netwerk van verkeers- en verblijfsgebieden waarna ingezoomd wordt op het mensvriendelijk inrichten van een concrete weg of wegvak met de bijbehorende omgeving. Voordat gekeken wordt naar de inrichting maak je een keuze: is dit een verkeersruimte of een verblijfsruimte? Voor een verkeersruimte zijn bestaande richtlijnen (zoals Duurzaam Veilig) van toepassing. Voor een verblijfsruimte maak je een inrichting die past bij wat mensen met die plek en op die plek willen doen.

Al hebben beide benaderingen een andere focus, ze staan elkaar niet in de weg. Tot deze conclusie komt ook het vergelijkende onderzoek:

"De belangrijkste conclusie uit het onderzoek is dat DV en *Shared Space* uitstekend kunnen samengaan bij de inrichting van erftoegangswegen en verblijfsgebieden. Hier kan de ontwerper gebruik maken van 'the best of both worlds'.

Ook bij wegen die net geen erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg zijn kan *Shared Space* al dan niet in combinatie met uitgangspunten van DV toegepast worden, wanneer er een goede monitoring van het gebruik en evaluatie van de doelstellingen plaatsvindt.

Voor zuivere gebiedsontsluitingswegen en de stroomwegen biedt DV de beste uitgangspunten om te komen tot een veilige inrichting."

⁶ CROW Publicatie 303, *Duurzaam Veilig en Shared Space – een vergelijking*; Ede, 2011

⁷ *Idem*

De kaden in Drachten

Het kruispunt Torenstraat – Drift in Drachten (ook bekend als 'De Kaden') is ingericht als plein. De verkeerslichten zijn verwijderd en het kruispunt is van gevel tot gevel beklinderd. Dit is, als we kijken naar de ongevallencijfers, voor deze locatie niet de passende oplossing geweest. Waarom is dat zo?

Torenstraat - Drift: een korte schets van de locatie

Het kruispunt van wegen (gemotoriseerd verkeer naar drie kanten, (brom)fietsers, voetgangers en beperkte toegang voor laden en lossen naar een kant) met verkeerslichten is vervangen door een plein met klinkerbestrating en twee zebrapaden. Stedebouwkundigen zijn juist over deze locatie erg enthousiast, omdat hier, op de zebrapaden na, helemaal geen gebruik wordt gemaakt van sturende verkeerskundige ontwerpelementen. Toch is dit, kijkend naar de ongevallencijfers en de acceptatie door de gebruikers de minst succesvolle locatie. Het aantal ongevallen is hier meer dan verdubbeld en er gebeuren ook ongevallen met letselschade.

Er zijn twee mogelijke redenen aan te voeren die, waarschijnlijk in combinatie, hebben geleid tot het hogere aantal ongevallen:

- Automobilisten rijden met te hoge snelheid
- Op drukke tijden kunnen weggebruikers niet met de vrije pleinstructuur overweg.

De hoge snelheden worden vooral uit noordelijke en zuidelijke richting gemeten:



Hier is de overgang van 'gewone' inrichting naar het Shared Space –plein zeer abrupt en onverwacht. Automobilisten hebben amper gelegenheid om vaart te minderen voordat zij op het plein komen. De waardering voor deze locatie door de gebruikers is uitzonderlijk laag. Uit vele gesprekken blijkt dat weggebruikers deze plek vooral op drukke tijden mijden – niet alleen voetgangers en fietsers, maar ook automobilisten. Locatie De Kaden laat zien wat er gebeurt wanneer men uitsluitend kijkt naar een geïsoleerde plek zonder aandacht te besteden aan het overgangsgedebied en zonder de toeleidende wegen bij het ontwerp te betrekken. Het was een belangrijke les voor volgende projecten zoals bijvoorbeeld de Rijksstraatweg in Haren, waar de weg de weggebruiker geleidelijk op het Shared Space –verblijfsgebied voorbereidt.

Rijksstraatweg in Groningen en Haren



- Rijksstraatweg in de gemeente Groningen
- Vrijliggend fietspad (rood)
 - Scheiding weg en fietspad door struiken
 - Dubbele asmarkering
 - Haven voor bushalte



- Rijksstraatweg in de gemeente Haren
2 km voor Shared Space –rotonde:
- Vrijliggend fietspad (grijs)
 - Scheiding weg en fietspad door gras
 - Geen asmarkering
 - Bus stopt op de weg



- Rijksstraatweg 200 m voor Shared Space –rotonde:
- Vrijliggend fietspad wordt fietsstrook



- Rijksstraatweg 50 m voor Shared Space –rotonde:
- Fietsstrook verdwijnt



- Ingang centrum Haren:
Ronde als toegang naar Shared Space - verblijfsgebied



- Shared Space - verblijfsgebied Haren:
Rijbaan met brede trottoirs na rotonde

Hoofdstuk 2: Ervaringen en resultaten uit de praktijk

In het vorige hoofdstuk is Shared Space uitvoerig beschreven. Als belangrijkste basisprincipes kwamen naar voren:

1. *Shared Space* staat voor een integrale gebiedsvisie, waarin gekeken wordt naar een samenhangend netwerk van verkeers- en verblijfsgebieden en hoe deze laatste kunnen worden ingericht.
2. In verkeersgebieden blijven bestaande ontwerprichtlijnen van toepassing. De weg 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.
3. In *Shared Space*-verblijfsgebieden geldt maatwerk voor de inrichting. De weg maakt aan de gebruikers duidelijk dat alle gebruikers even belangrijk zijn. Van iedereen wordt verwacht normale fatsoensregels te respecteren en iedereen is verantwoordelijk rekening te houden met onverwacht gedrag van anderen. Praktisch betekent dit dat automobilisten lage snelheden moeten accepteren.
4. Bij de uitwerking staat de mens als gebruiker van de openbare ruimte centraal. Wat willen of kunnen we in die ruimte doen, welke functies kunnen we aan de ruimte geven en hoe kunnen we er kwalitatief hoogwaardig vorm aan geven?

Voor de inrichting van Shared Space – verblijfsgebieden zijn vervolgens de belangrijkste uitgangspunten beschreven:

1. De mens centraal
2. Eigen verantwoordelijkheid
3. Actieve betrokkenheid – onderhandelen en leren
4. Gemengde functies
5. Ruimtelijke inrichting

In dit hoofdstuk gaan we in op de ervaringen die tot nu toe met Shared Space-verblijfsgebieden zijn gemaakt. Hierbij vooraf drie kanttekeningen:

1. 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. Lang niet altijd is een nulmeting gedaan die een vergelijking van voor- en na-situatie überhaupt mogelijk maakt. En als dit wél is gebeurd, dan kunnen op grond van een vergelijking van de voor- en de na-situatie wetenschappelijk gezien nog geen conclusies over het specifieke *Shared Space*-karakter getrokken worden. De na-situatie zou immers ook door een traditionele herinrichting kunnen zijn verbeterd. Positieve resultaten die in dit hoofdstuk aan de orde komen zijn dus niet per se te herleiden tot de specifieke *Shared Space*-aanpak.
2. De doelstellingen waren bij de experimentele projecten niet altijd van tevoren helder gedefinieerd. Dat maakt een evaluatie niet gemakkelijk. Welke criteria zijn relevant voor de evaluatie, en op basis waarvan beoordeel je of het project een succes is of niet?

3. Om de mening van de gebruikers te achterhalen zijn in de meeste gevallen enquêtes gehouden. Bij deze enquêtes zijn echter vraagtekens te plaatsen. Ten eerste is niet altijd duidelijk hoe representatief ze zijn. Ten tweede zijn de weggebruikers vaak niet gespecificeerd (naar leeftijd, geslacht, vervoerwijze, mobiliteit resp. mobiliteitsbeperking, persoonlijke achtergrond etc.). Ten derde zijn de enquêtes doorgaans beperkt tot die mensen die de locaties op dat moment gebruiken, waardoor eventueel vermijdingsgedrag niet in beeld komt. Vooral voor de kwetsbare weggebruikers is dit een belangrijk aspect. En ten vierde zijn de enquêteresultaten niet in focusgroepen verdiept waardoor de inzichten erg oppervlakkig blijven.

Dit alles zijn leerpunten geweest voor een verbeterd evaluatiemodel (zie checklist in de bijlage) dat echter nog niet is toegepast. Om in dit hoofdstuk toch een indicatie over de bereikte resultaten te kunnen geven, zijn de uitgevoerde evaluaties als uitgangspunt genomen. We baseren ons op evaluaties⁸ 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 beschrijving wordt ingegaan op de volgende aspecten:

- Verkeersveiligheid
- Ruimtelijke kwaliteit
- Mobiliteit en bereikbaarheid
- Sociale effecten, leefbaarheid en gedrag
- Effecten op milieu en lokale economie

Waar mogelijk wordt dit gespecificeerd voor de verschillende functies van een weg of een locatie, zoals winkelgebied, woongebied of doorgaande weg. Zijn al deze locaties geschikt om als verblijfsgebied volgens de uitgangspunten van *Shared Space* in te richten? Wat zijn de resultaten? Daarnaast wordt ingegaan op de waardering door de verschillende weggebruikers. Wat vinden automobilisten, fietsers en voetgangers van de *Shared Space*-gebieden en hoe schatten zij hun eigen veiligheid en die van anderen in?

⁸ Bronnen:

- 1 Laweiplein te Drachten, *Evaluatie van de herinrichting tot plein met rotonde*, NHL, 2005;
- 2 *Shared Space Haren, Evaluatie en integratie*, Grontmij Nederland, Haren, 2008;
- 3 *Verkehrsuntersuchung in der Gemeinde Bohmte unter besonderer Berücksichtigung der Wirkungen des Shared Space Bereiches*, LOGIS.NET RIS-Kompetenzzentrum, Osnabrück 2009
- 4 *Wirkungsanalyse Umgestaltung Zentrum Köniz, Matti, D. e.a.; Luzern 2006*

Oorspronkelijke situatie



Laweiplein, Drachten



Rijksstraatweg, Haren



Bremer Straße, Bohmte



Schwarzenburgstrasse / Blauäcker, Köniz



Verkeersveiligheid

Hoewel de verbetering van de verkeersveiligheid meestal niet de centrale doelstelling voor de toepassing van het *Shared Space*-concept is geweest is het belangrijk om na te gaan welke invloed deze wijze van inrichten op de veiligheid heeft. Hierboven is al gezegd dat er onvoldoende kwantitatieve gegevens voor betrouwbare conclusies beschikbaar zijn, enerzijds omdat er niet altijd een nulmeting is uitgevoerd en anderzijds omdat (positieve) veranderingen niet per se op het specifieke *Shared Space*-karakter terug te voeren zijn.

Het enige onderzoek waarin een traditioneel verkeerskundig ontwerp is vergeleken met een *Shared Space*-ontwerp is uit 2007⁹. Voor dit onderzoek zijn 10 projecten geselecteerd, waarvan 5 worden aangemerkt als *Shared Space*-verblijfsgebieden. Dit onderzoek komt tot de conclusie dat het aantal ongevallen "in drukke verkeerssituaties [d.w.z. ≤ 13.700 motorvoertuigen per etmaal, zoals op het Laweiplein in Drachten] is toegenomen, ten opzichte van een traditionele verkeerstechnische inrichting."¹⁰ Voor situaties met een intensiteit tot 6.600 motorvoertuigen per etmaal is volgens het onderzoek van Van Gurp "objectief gezien [...] geen verschil in verkeersveiligheid tussen de nieuwe benadering van de openbare ruimte en de traditionele verkeerstechnische inrichting aangetoond. Die conclusies zijn echter ten eerste gebaseerd op een vergelijking van twee locaties met verschillende uitgangssituaties (in Drachten en Purmerend) en ten tweede verschillen de gehanteerde cijfers van die in ander onderzoek¹¹. Nader onderzoek is dus dringend noodzakelijk om tot betrouwbare conclusies over de verkeersveiligheid te komen.

⁹ Van Gurp, M.; *De veiligheid van mooi*; afstudeeropdracht Saxion Hogescholen, Deventer, 2007

¹⁰ Id. p. 3

¹¹ Örtlepp, J.; *Gesamtverband der Deutschen Versicherer*; "Shared Space" –Ein Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit? Bron: <http://www.adac.de/infotestrat/ratgeber-verkehr/fachveranstaltungen/Fachveranstaltungen-zurueckliegend/verkehrsberuhigung-in-geschaefsstassen.aspx?ComponentId=44830&SourcePagelD=48268>

De gegevens over snelheden en ongevallen die hieronder worden weergegeven zijn gebaseerd op de evaluaties die voor de voor vier genoemde locaties zijn uitgevoerd.

Snelheid

Waar gemeten is de snelheid van het gemotoriseerde verkeer laag.

Details over de snelheden

De snelheden voor en na de nieuwe inrichting zijn in Haren en in Köniz gemeten.

- Voor de herinrichting was de toegestane snelheid op de Rijksweg in Haren 50 km/h. Over de daadwerkelijk gemeten snelheid in de oorspronkelijke situatie wordt in de evaluatie geen uitspraak gedaan. Sinds de herinrichting bedraagt de toegestane snelheid op de Rijksweg in de kom van Haren 30 km/h. De daadwerkelijk gemeten snelheid in Haren ligt na de herinrichting gemiddeld bij 29 km/h.
- In Köniz is er sprake van een snelheidsreductie van ca. 2,5 km/h.
- Lage snelheden (V85 van ≤ 30 km/h) worden ook in negen andere *Shared Space*-verblijfsgebieden gemeten. In weer drie andere *Shared Space*-verblijfsgebieden ligt de V85 hoger (34, 48 resp. 53 km/h). Op geen van deze locaties is een nulmeting uitgevoerd.¹²

Ongevallen

Het aantal ongevallen is voor zover gemeten ten opzichte van de oorspronkelijke situatie teruggelopen. Ook de aard van de ongevallen is veranderd: er gebeuren na de herinrichting hoofdzakelijk ongevallen met uitsluitend materiële schade.

Details over de ongevallen

Drachten

- Het kruispunt op het Laweiplein viel in de categorie 'black spot'. Het aantal ongevallen is in de onderzochte periode (2002 – 2008 na de herinrichting, vergeleken met 1997 – 2000 voor de herinrichting) bijna gehalveerd. Dit is niet rechtstreeks of uitsluitend toe te schrijven aan de inrichting als *Shared Space*-verblijfsgebied, want ook met een traditionele rotonde kan een verbetering worden bereikt ten opzichte van een kruispunt met verkeerslichten.

¹² Bron: NHL, *Respect in plaats van regels*, publicatie verwacht in juni 2011.

Haren

- In Haren is het aantal ongevallen gedaald met 46%. Het aantal letselongevallen is gedaald met 83%. In een periode van drie jaar na de herinrichting is één ongeval met letsel geregistreerd, tegenover negen in de periode van drie jaar voor de herinrichting.
- De herinrichting viel in Haren samen met een verlaging van de snelheidslimiet naar 30 km/h voortvloeiend uit DV. Het is daarom niet na te gaan of de daling van het aantal ongevallen te danken is aan deze nieuwe maximumsnelheid of aan de nieuwe inrichting. Wel valt op dat Haren-centrum een van de sterkste dalers is in de gehele gemeente. Hoewel de fietsers en auto's gebruik maken van dezelfde rijbaan is het aantal ongevallen tussen deze beide categorieën niet toegenomen.

Bohmte

- In Bohmte was ook voor de herinrichting sprake van weinig letselongevallen (bij 16% van het totale aantal ongevallen was sprake van letsel, tegen 27% in de hele Landkreis Osnabrück), maar na de realisering van *Shared Space* is dat percentage verder gedaald naar 8,7%. Een opmerkelijke stijging vond plaats in de categorie ongevallen met lichte blikschade, allemaal op dezelfde locatie bij een parkeerplaats voor een restaurant, waar men telkens een straatlantaarn raakte die inmiddels is verplaatst. In de periode van een jaar na oplevering gebeurden er drie ongevallen tussen fietsers, waarvan twee met licht letsel, die echter volgens informatie van de politie geen van alle te wijten zijn aan de herinrichting als *Shared Space*-verblijfsgebied. Bij geen van de ongevallen waren voetgangers betrokken.

Mobiliteit en bereikbaarheid

De doorrijtijden voor automobilisten en OV zijn op alle geëvalueerde locaties verkort. Wel ontstaan er af en toe opstoppingen door ladende of lossende vrachtwagens.

De toegankelijkheid voor rollatorgebruikers is verbeterd door het wegvallen van trottoirbanden. Een bijzondere situatie ontstaat voor blinden en slechtzienden. Voor meer details wordt verwezen naar pagina 32.

Vanwege de gevoelde onveiligheid is het mogelijk dat ouderen sommige van de locaties mijden, maar hiervoor zijn geen cijfers bekend. Wel blijken vooral respondenten boven de 60 jaar de sociale veiligheid positiever te beoordelen dan voorheen.

Details over mobiliteit en bereikbaarheid

Drachten

- Op het Laweiplein boeken bussen in de avondspits 75% tijdswinst.
- Zowel voetgangers als fietsers krijgen op de daartoe aangewezen plaatsen voorrang bij het oversteken. Lange wachttijden treden voor deze groepen niet op. Videobeelden bevestigen dit beeld. In vergelijking met de oude situatie is daarnaast veel minder sprake van ongebruikelijke oversteekbewegingen.

Haren

- De Rijksstraatweg wordt minder dan voorheen als barrière ervaren. Het oversteken wordt door het merendeel van de ondervraagden als eenvoudiger ervaren (eenvoudiger over te steken dan voorheen: 49%; lastiger over te steken: 26%; geen mening of geen verschil tussen oude en nieuwe situatie: 21%). Observaties laten zien dat men bij het oversteken doorgaans de kortste weg kiest. Waar mensen kunnen kiezen voor een zebrapad, steekt desondanks circa de helft over buiten de zebrapaden. Bij het oversteken op het zebrapad krijgt men in circa 90% van de gevallen voorrang. Op het Raadhuisplein krijgt men ook buiten het zebrapad incidenteel voorrang. Dit gebeurt elders niet. Vermoedelijk beïnvloedt het pleinkarakter het sociale gedrag.
- In Haren moeten fietsers vanuit het Raadhuisplein geregeld wachten omdat zij daar geen voorrang krijgen en nemen. Kennelijk wordt de gelijkwaardigheid van de kruising, waarop fietsers van rechts voorrang hebben, niet onderkend. De oorzaak ligt mogelijk in de vormgeving van de aansluiting van de zijstraten met natuurstenen opsluiting van de zijstraten waardoor de suggestie van 'stopstreep' gewekt kan worden. Om op de voorrang attent te maken is een extra bord toegevoegd (zie afb. 12).

Bohnte

- In Bohnte vindt de meerderheid van de respondenten het oversteken voor voetgangers langer duren. Uit observatie tijdens de evaluatie is echter gebleken dat er amper wachttijden voor voetgangers ontstaan. In het evaluatierapport wordt opgemerkt, dat "de wachttijd afhankelijk is van het individuele zelfbewustzijn van de betreffende voetganger. Zodra een voetganger kenbaar maakte te willen oversteken of het initiatief hiervoor werd doorgang verleend."

Köniz

- In Köniz ligt voor 80% tot 90% van de voetgangers de wachttijd bij het oversteken beneden de 10 seconden.



Afb.12 Haren: fietsers van rechts krijgen en nemen geen voorrang



Afb.13 Laweiplein Drachten



Afb.14 Rijksstraatweg Haren

Ruimtelijke kwaliteit

Op alle locaties is een attractievere en rustigere weg ontstaan die past bij de omgeving. Een ruime meerderheid van de ondervraagde weggebruikers is tevreden over de ruimtelijke kwaliteit, maar dit zou mogelijk ook bij een andere wijze van inrichting het geval geweest zijn.

Details over de ruimtelijke kwaliteit

Drachten

- Op het Laweiplein bevindt zich de stadsschouwburg en vlakbij zijn het Museum Drachten en het gemeentehuis. De culturele uitstraling van het plein wordt door de inrichting benadrukt. De fonteynen en de boomgroepen benadrukken het verblijfskarakter. Het plein is sober maar zorgvuldig gedetailleerd. Bij bijzondere gelegenheden wordt het feestelijk verlicht (afb.13).

Haren

- In Haren valt vooral de afwisseling tussen straat- en pleingedeelten op. In eerste instantie was dit ingegeven door het beperkte budget, want oorspronkelijk wilde men voor het hele traject uitsluitend klinkers gebruiken. Juist de afwisseling blijkt achteraf een goede keuze omdat hierdoor een levendige structuur ontstaat en juist bepaalde plekken zoals de kerk en de afsplitsing naar het stadhuis benadrukt worden.

Bohmte

- In Bohmte is het ontwerp gerealiseerd dat men in Haren in eerste instantie voor ogen had. Dit klinkertapijt van gevel tot gevel oogt nogal saai. Dit had kunnen worden voorkomen door het tapijt op een paar markante punten te doorbreken. Een goede mogelijkheid daarvoor was bijvoorbeeld voor de kerk geweest. Ook het terrasje bij het hotel annex restaurant/café naast de kerk had meer in het zicht kunnen worden geplaatst en door een onderbreking van het klinkertapijt benadrukt kunnen worden om een rust- en aandachtspunt te creëren. Tegelijk had men door een pleinachtige onderbreking bij de kerk en het hotel het stadje een hart kunnen geven.
- Ook de blindengeleidestroken die in overleg met de blindenorganisaties zijn geplaatst een punt van kritiek. Ze suggereren een begrenzing van de rijbaan. De straatlantaarns zijn links van deze stroken geplaatst en zouden, zo was de bedoeling, het rijgedeelte optisch versmallen. Maar de verlichtingselementen zijn te iel om de concurrentie met de witte blindenstroken te kunnen winnen.

Köniz

- De Schwarzenburgstraße in Köniz oogt aantrekkelijker, toegankelijker en levendiger. Dit ontwerp illustreert dat ook asfalt en beton kunnen worden gebruikt om de kwaliteit van een verblijfsgebied te verbeteren. De materialen onderstrepen het stedelijke karakter.
- Het ontwerp is sober, maar er is aandacht besteed aan details zoals passende straatverlichting, kleine kunstwerken en attentieborden voor de winkels.
- Ook in Köniz is een kruispunt vervangen door een rotonde. Deze oogt niet erg aantrekkelijk en al met al staan er nog (te) veel verkeersborden.

Sociale effecten, leefbaarheid en gedrag

Automobilisten rijden rustig en remmen structureel licht af om voetgangers en fietsers doorgang te verlenen. Fietsers communiceren duidelijk door hun hand uit te steken.

Details over het gedrag

Drachten

- Op het Laweiplein wordt de sociale veiligheid over de hele linie positiever beoordeeld dan voorheen. Vooral onder de respondenten boven de 60 jaar en onder fietsers valt een toename aan positieve waardering op.
- Automobilisten rijden op het geasfalteerde gedeelte, hoewel niemand hen belet een stuk over het klinkergedeelte af te korten.
- Slechts in een enkel geval gebruikt een automobilist de rotonde tegen de rijrichting (zie afb. 17), anders dan in Bohmte, waar dit schering en inslag is.
- In vergelijking met de oude situatie is er bij fietsers veel minder sprake van onverwachte oversteekbewegingen of van andere manoeuvres 'tegen de regels'.
- Veel voetgangers maken gebruik van de 'fietsoversteek'. Voetgangers die niet op de VOP of de 'fietsoversteek' oversteken worden soms door automobilisten naar die plekken verwezen.

Köniz

- Opvallend in Köniz is vooral de toename van de communicatie: meer handgebaren bij automobilisten, maar ook een veel actievere communicatie bij voetgangers. Oogcontacten zijn toegenomen, de intenties worden via lichaamstaal duidelijk tot uitdrukking gebracht, en voetgangers geven zelfs aan automobilisten tekens om door te rijden.
- Bijna 90% van de respondenten bevestigt dat automobilisten stoppen na een handgebaar van voetgangers.
- Veel voetgangers steken schuin over om de weg af te korten. Zij maken vaak gebruik van de middenstrook om de straat in twee porties over te steken.

Bohmte

- In Bohmte is vooral het gedrag van automobilisten bij de rotonde opmerkelijk. Bij weinig verkeer volgen veel automobilisten uit zuidelijke richting het verloop van de straat en gaan 'rechtdoor', terwijl in drukke fasen een cirkelbeweging om de rotonde wordt gevolgd. Degenen die de cirkel als rotonde opvatten, eisen echter slechts sporadisch hun 'recht' op voorrang op. De verschillen in interpretatie (is dit wel of geen rotonde?) leiden niet tot conflicten. Aan voetgangers die aangeven te willen oversteken wordt langs de hele straat doorgang verleend.
- Er wordt vaak langs of zelfs op de blindengeleidestroken geparkeerd. De doorgaande lijn van de stroken wordt daardoor verstoord.

Haren

- In Haren gebruiken fietsers doorgaans de rijbaan en op de pleinen het middengedeelte. Bij opstoppingen door laden/lossen maken zij ook gebruik van de trottoirs. Groepen fietsers nemen vaak de hele breedte van de straat in beslag (maar daarin is Haren geen uitzondering).
- Waar voetgangers voor het oversteken kunnen kiezen voor een zebrapad, steekt desondanks circa 50% over buiten de zebrapaden.
- Automobilisten stoppen geregeld kort op de pleinen, echter zonder dat dit tot noemenswaardige hinder leidt.

Effecten op het milieu

Alleen in Köniz heeft men stilgestaan bij eventuele uitwerkingen op het milieu en dus ook van tevoren gedacht aan een nulmeting. Alleen door het feit dat er langzamer en rustiger wordt gereden is het lawaai daar afgenomen met 2.2 db, en is de CO₂-uitstoot met 30% gedaald.



Afb.18 Schets van de 'rotonde' in Bohmte



Afb.19 Nieuwe terrasjes in Haren, Drachten (boven), nieuw café en aardbeiententje in Bohmte

Effecten op de lokale economie

Op alle vier geëvalueerde locaties zijn na de herinrichting straatcafés geopend; in Bohmte staat tijdens het seizoen een aardbeienkraam langs de straat.

Een ander economisch effect betreft de reductie van het aantal ongevallen. Voor het Laweiplein heeft de Gesamtverband der Deutschen Versicherer verlaging aan maatschappelijke kosten van € 233.000 naar € 68.000 voor deze locatie berekend¹³.

De waardering door de gebruikers

Alle geënquêteerde gebruikers waarderen de nieuwe vormgeving en ervaren de locaties als aangenaam verblijfsgebied. Ook de sociale veiligheid wordt beter ingeschat. Hierbij moet echter worden aangemerkt dat bewoners en gebruikers na een herinrichtingen de ruimtelijke kwaliteit doorgaans hoger waarderen.

De verkeersveiligheid wordt echter over het geheel genomen slechter ingeschat dan daarvoor. Vaak zijn het vooral ouderen, voetgangers en fietsers die aangeven zich in de nieuwe situatie onveilig te voelen dan voorheen.

¹³ Bron: zie voetnoot 10.

Opmerking bij economische effecten

Economische effecten kunnen uiteraard niet één op één worden toegeschreven aan het feit dat de weg beter is ingericht. Er wordt weliswaar vaak een relatie tussen ruimtelijke kwaliteit en economische impulsen gelegd, maar een goede maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA) is tot nu toe nog niet uitgevoerd. Zo'n analyse richt zich op het rendement van een interventie of investering voor de hele maatschappij. Alle effecten die de welvaart en het welzijn beïnvloeden worden daarin meegenomen. Daarbij is vooral de onderlinge samenhang van interventies en investeringen van belang. Dit is een zeer complex geheel, waarin veel factoren een rol spelen en op een meervoudige manier op elkaar inspelen.

Köniz

De herinrichting van het centrum in Köniz gaat veel verder dan een nieuw ontwerp van de straat. Men heeft daar op basis van een omvattend ontwikkelingsplan een aantal ingrepen gepleegd die elkaar versterken. Er is een nieuw groot winkelgebouw en een nieuwe vestiging van de gemeentekantoren gebouwd. Het openbaar vervoer is geïntensiveerd en mede als gevolg van publieke en particuliere nieuwbouwinvesteringen is door huiseigenaren ook in de renovatie van bestaande gebouwen geïnvesteerd. We hebben hier dus te maken met een zeer omvattende en weldoordachte strategie: Er is een aanleiding gecreëerd om naar het centrum te komen en publiekstrekkingen en bushaltes zijn zo gesitueerd dat een constante voetgangersstroom ontstaat. Dit wederom zorgt ervoor dat de ruimte ook daadwerkelijk met en door verschillende gebruikers wordt gedeeld. Een opleving zoals in Köniz is niet te danken aan het enkele feit dat er een mooiere weg is gekomen. De Könizer resultaten zijn dus niet alleen een gevolg van de nieuwe straat, maar van een integrale aanpak. Dit is Shared Space in optima forma.

Omdat het samenspel van directe, indirecte en externe effecten zo complex is zijn er nog geen goede voorbeelden voor een complete MKBA. Zeker wanneer het gaat om effecten van interventies die gericht zijn op de verbetering van de leefomgeving is de kennis nog beperkt. Kwalitatieve en maatschappelijke overwegingen laten zich moeilijk in cijfers vangen en blijven daardoor veelal buiten beeld, terwijl ze toch van eminent belang zijn.

Er ligt hier een taak voor transdisciplinaire onderzoeksteams om meer grip te krijgen op deze weerbarstige materie. Door inzichten uit toegepast en fundamenteel wetenschappelijk onderzoek uit vele wetenschapsdisciplines te koppelen kan de MKBA-systematiek behoorlijk verbeterd worden en mogelijk uitgroeien tot een evaluatiemethode die zowel ex ante als ex post is toe te passen.

Details over de waardering

Bohnte

- In Bohnte vinden sommigen dat de veiligheid is verbeterd omdat er meer rekening met anderen wordt gehouden. Daar staat een andere groep tegenover die van mening is dat er juist minder rekening met elkaar wordt gehouden. Mensen nemen dus 'rekening houden met' heel verschillend waar. Door de onderzoekers is nagegaan of aan deze uitspraken bepaalde categorieën (vervoerswijze, leeftijd, geslacht) te koppelen zijn, maar men kon geen significante relatie ontdekken. Zij concludeerden dat de subjectieve veiligheid vooral een kwestie is van persoonlijkheidskenmerken en zelfvertrouwen.

Köniz

- In Köniz zijn twee enquêtes uitgevoerd, in 2005 en in 2006. Opvallend is de goede beoordeling door voetgangers tegenover een slechtere door automobilisten in 2005, vermoedelijk te herleiden naar de constante stroom voetgangers, waaraan automobilisten eerst moesten wennen.
- In de Nederlandse evaluaties is niet aan de verschillende groepen gebruikers gevraagd of zij ook de situatie voor de andere gebruikersgroepen onveilig achten. Alleen in de evaluatie van Köniz is de vraag gesteld of ouderen de straat na de herinrichting gemakkelijk kunnen oversteken. Mensen boven de 65 geven hierop vaker een positief antwoord dan mensen onder de 65 (77% tegenover 57%). Oudere mensen kunnen dus veel beter met de situatie overweg dan jongere mensen denken dat zij doen.

Een bijzondere positie: blinden en slechtzienden

De vraag naar de veiligheid van blinden en slechtzienden in *Shared Space*-situaties wordt vaak gesteld en is zeer terecht. In 2009 waren er in Nederland naar schatting 78.000 blinden en 238.000 slechtzienden. Ruim 70% van alle slechtzienden zijn zelfstandig wonende mensen van 50 jaar en ouder. Zij hebben niet alleen te kampen met een visuele beperking, maar zijn eventueel ook niet meer zo goed ter been, waardoor zij extra kwetsbaar zijn.

VISIO, een Nederlandse organisatie voor blinden en slechtzienden, voert op dit moment in samenwerking met de Rijksuniversiteit Groningen een onderzoek uit naar eventuele knelpunten voor deze groep mensen in *Shared Space*-verblijfsgebieden. De resultaten worden in het najaar van 2011 verwacht. Twee vragen staan in dit onderzoek centraal:

1. Blinden en slechtzienden in relatie tot de andere weggebruikers: hoe werkt voor hen de communicatie en interactie met anderen? Is dat in een *Shared Space*-gebied anders dan in 'gewone' gebieden?
2. De tweede onderzoeksvraag gaat in op blinden en slechtzienden in relatie tot de nieuwe inrichting: hoe oriënteren zij zich en hoe vinden zij hun weg in een verblijfsgebied dat volgens het *Shared Space*-concept is ingericht?

In de eerste fase van het onderzoek is een verkenning uitgevoerd naar mogelijke knelpunten die deze groep zou kunnen ondervinden. Daar is het volgende lijstje uitgekomen:

- Er zijn (bijna) nergens trottoirbanden, de rijbaan en de trottoir zijn bijna nergens helemaal van elkaar gescheiden, of de scheiding is voor blinden en slechtzienden niet goed waar te nemen;
- Er zijn geen verkeerslichten;
- Er zijn (bijna) geen duidelijk gemarkeerde oversteekplaatsen (zebrapaden);
- Je kunt zomaar her en der geparkeerde auto's tegenkomen;
- Geleidelijnen missen op veel plaatsen, en natuurlijke gidslijnen zijn niet of slecht bruikbaar;
- Waar wél geleidelijnen, gidslijnen of doorgaande looproutes zijn, kun je obstakels tegenkomen (uitstallingen, terrasjes, geparkeerde auto's of fietsen).

Deze knelpunten kom je overal in de openbare ruimte tegen. Specifiek voor *Shared Space*-gebieden is alleen het ontbreken van trottoirbanden. Dit is een serieus probleem voor blinden, enerzijds omdat zij het hoogteverschil voor hun oriëntatie nodig hebben en anderzijds omdat blindengeleidehonden (bijvoorbeeld voor het commando 'oversteken') getraind worden op trottoirbanden. Aan de andere kant zijn ontbrekende trottoirbanden juist een pluspunt vanuit het perspectief van rolstoel- en rollatorgebruikers. Op dit punt is het absoluut noodzakelijk om goede oplossingen te vinden.

Conclusies

Als we de resultaten uit de evaluaties naast elkaar zetten komen we tot de conclusies die hieronder kort worden samengevat. Hierbij wordt nogmaals erop gewezen dat nog onvoldoende kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn. Positieve resultaten die hieronder aan de orde komen zijn dus niet per se te wijten aan de specifieke *Shared Space*-aanpak.

- 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, met uitzondering van één situatie in Haren. 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.
- Op de voorbeeldlocaties zijn nieuwe economische initiatieven zoals terrasjes en andere bedrijvigheid ontstaan
- De waardering voor de verkeersveiligheid is laag. Naar de oorzaken hiervan is weinig onderzoek gedaan. De subjectieve onveiligheid kan leiden tot klachten en het terugplaatsen van traditionele verkeers-elementen. Het gevoel van onveiligheid zou ook kunnen worden aangepakt als aanleiding tot een participatief onderzoek en een gemeenschappelijk leerproces. (Zie ook afb. 20.)
- 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 slechtzienden, 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 slechtzienden uitmaken.

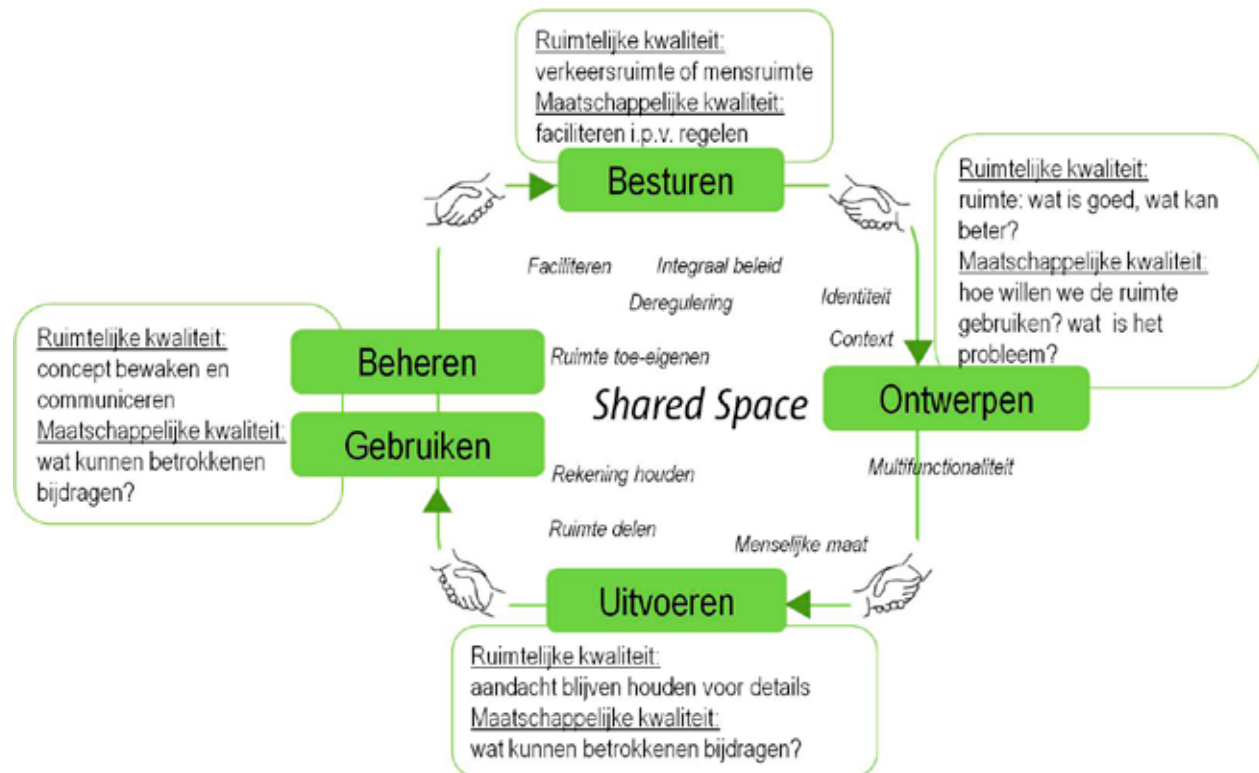


Afb.20 Omgaan met subjectieve onveiligheid

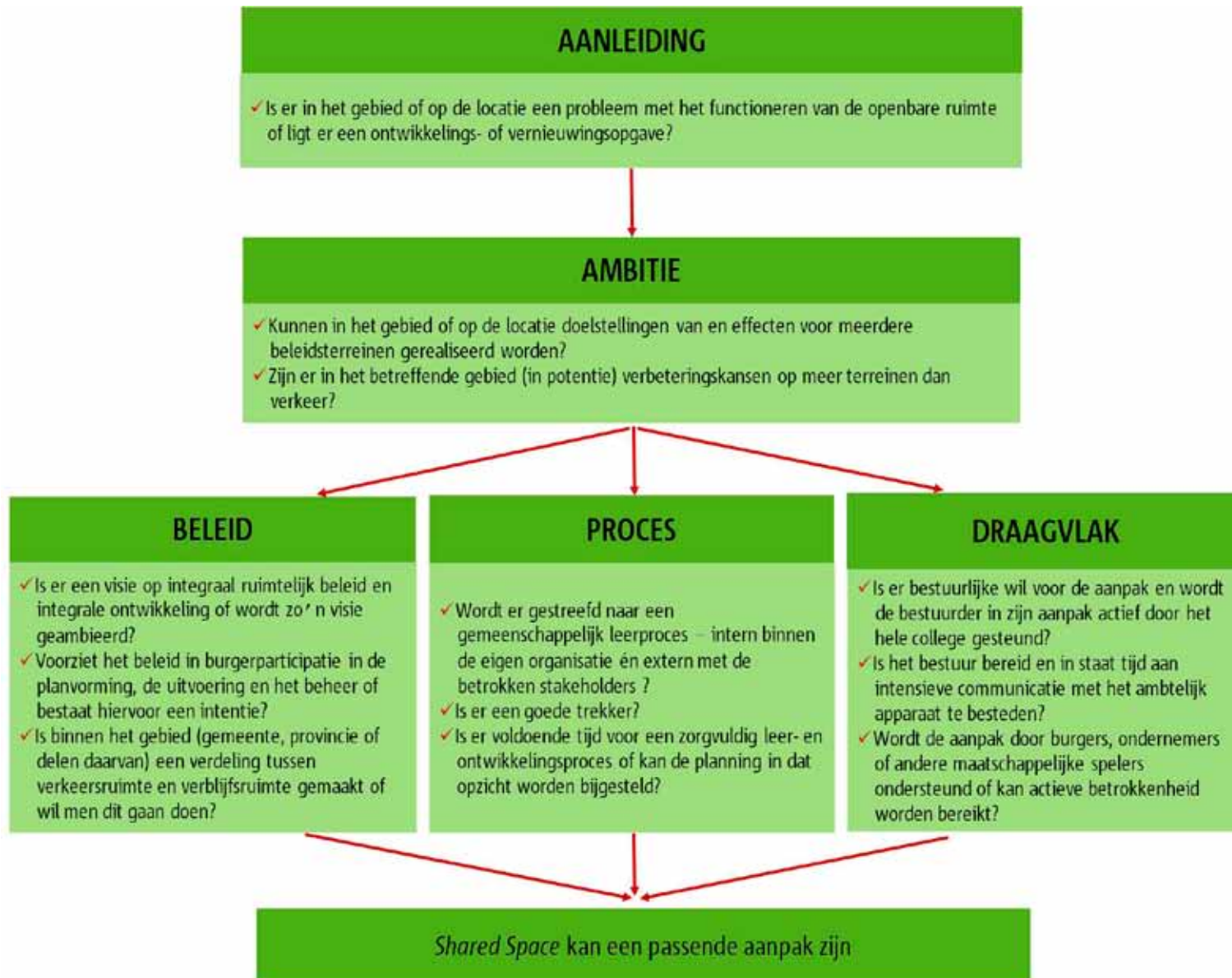
Hoofdstuk 3 – Het Shared Space–proces

In hoofdstuk 1 en 2 zijn het *Shared Space*–concept en de resultaten uit enkele geëvalueerde projecten beschreven. Hieruit komt naar voren dat *Shared Space* een benadering voor de openbare ruimte is. Het maakt een onderscheid tussen verkeersruimte en verblijfsruimte en richt zich vervolgens op een mensvriendelijke inrichting van de verblijfsruimte, die de ruimtelijke kwaliteit moet verhogen en sociaal gedrag bevorderen. Verkeer is vanuit die optiek slechts één van de vele functies die zo'n verblijfsruimte heeft.

De resultaten laten zien dat zo'n *Shared Space*–verblijfsruimte kan bijdragen tot een veilige ruimte, waar langzaam wordt gereden. De subjectieve veiligheid wordt doorgaans minder goed ingeschat dan in traditioneel ingerichte gebieden.



Afb.21 Shared Space - een cyclisch proces



Afb.22 Afwegingskader voor de bestuurlijke besluitvorming

In hoofdstuk 3 komt het *Shared Space*-proces aan de orde. Het begrip proces het kan op twee verschillende manieren worden opgevat:

1. Het proces binnen één bepaald project à een proces met een duidelijk begin en einde
2. Het proces dat de projecten met elkaar verbindt à een proces dat doorloopt en ervoor zorgt dat elk volgend project aanknoopt bij de resultaten van een vorig project.

Voor *Shared Space* zijn beide betekenissen van toepassing, maar in dit boek wordt alleen ingegaan op het proces binnen het kader van één project. Dat de resultaten altijd doorwerken naar een volgend project, blijkt uit het cyclische verloop dat in afb. 21 is weergegeven. De ervaringen uit een project vloeien terug naar het nieuwe bestuurlijke besluit, en misschien ook naar nieuw beleid.

Dit hoofdstuk doorloopt de relevante procesfasen van een project zoals die in afb. 21 te zien zijn. In de paragraaf 'Besturen' gaat het erom hoe een lokale of regionale overheid na kan gaan of *Shared Space* een passende aanpak is. Dit wordt toegelicht aan de hand van een afwegingskader (zie afb. 22).

De ontwerpfase voor een *Shared Space*-verblijfsgebied verloopt in het geheel genomen zoals dat bekend is van het participatieve ontwerpproces. Er zijn drie belangrijke punten van verschil die vaak als knelpunten worden ervaren. In de paragraaf 'Ontwerpen' wordt hierop nader ingegaan. De mogelijkheid voor gedeelde verantwoordelijkheid tijdens de realisatie komt onder de titel 'Uitvoeren' aan de orde. Ook voor de fase van gebruik en beheer zijn in de praktijk enkele aandachtspunten naar voren gekomen. Deze worden in de paragraaf 'Beheren en gebruiken' besproken.

Besturen

Het afwegingsproces

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.

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?

Afb.23 De concrete aanleiding

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?

Afb.24 Sectoroverschrijdende doelstellingen

Het belang van sectoroverschrijdende samenwerking komt hierbij al meteen naar voren. *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.

Een eenvoudige woonstraat zal dus niet gauw aanleiding tot een *Shared Space*-proces zijn, maar als zich in de straat, respectievelijk in de buurt, ook een school, een ziekenhuis, een bejaardenhuis, een sportveld, een recreatiegebied, een station, een winkelgebied of een speelplaats bevindt, wordt het meteen anders. In dat geval kan een meerwaarde tot stand worden gebracht die zowel de woonfunctie als een of meerdere van de andere functies ten goede komt.

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?

Afb.25 Beleidsmatige inbedding

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?

Afb.26 Shared Space als gemeenschappelijk leerproces

In veel gevallen werken gemeentelijke organisaties echter ondanks de beste bedoelingen langs elkaar heen. Ruimtelijk, verkeers- en economisch beleid worden wel vaak met elkaar verbonden, en ook ruimtelijk en sociaal beleid hebben in veel gemeenten raakvlakken. Maar dat ook het gezondheids-, welzijns-, jeugd-, ouderen- onderwijs- milieu-, energie-, klimaat- en cultuurbeleid sterk met het ruimtelijk beleid zijn verbonden komt vaak veel minder tot uitwerking.

In de praktijk gaat het bij een *Shared Space*-proces meestal om een combinatie van problemen met verschillende oplossingsmogelijkheden die meerdere beleidssectoren raken. Juist daarom is de betrokkenheid vanuit vele afdelingen en programma's binnen gemeente of provincie ook zo belangrijk. Het belang van een expliciete formulering van de cross-sector doelstellingen en de daaraan verbonden beoogde resultaten, het belang voor de betrokken interne spelers en hun bijdrage aan het bereiken van de resultaten zou daarom goed moeten worden uitgewerkt.

Het vigerende 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. Maar de begrippen 'integraal' en 'participatief' kunnen ook valkuilen zijn. Zie hierover meer in de paragrafen 'Leerproces'.

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, terwijl uit de praktijkvoorbeelden het tegenovergestelde blijkt.

In de meeste gevallen zal *Shared Space* worden gestart met een pilot-project. Daarvoor is het essentieel dat de betreffende locatie ook inderdaad als verblijfsgebied of als overgangsgebied met een verblijfskarakter kan functioneren. Dit is een punt waarover expliciet beslist moet worden voordat men aan een *Shared Space*-ontwerpproces begint. Als de pilot-locatie niet als erftoegangsweg is gecategoriseerd zou men kunnen nagaan of een herwaardering mogelijk of nuttig is. Als de betreffende weg of wegen voor het verkeer onmisbaar zijn, dan is de pilot-locatie niet geschikt voor een herinrichting als *Shared Space*-verblijfsgebied.

Wegbeheerders aarzelen wel eens om van richtlijnen af te wijken. De financiering vanuit de BDU wordt vaak gekoppeld aan inrichtingsrichtlijnen (bijvoorbeeld DV). In het vorige hoofdstuk is gerefereerd aan een vergelijkend onderzoek van DV en *Shared Space*. Hieruit blijkt dat beide concepten elkaar niet uitsluiten. Toch laten zulke aspecten zien dat er over de *Shared Space*-aanpak bij wegbe-

heerders veel onzekerheden bestaan, die men graag zo veel mogelijk uit de weg wil gaan door richtlijnen letterlijk op te volgen. Soms is dit niet meer dan een excuus om discussies af te kappen. Men moet bereid zijn om nauwkeurig en creatief te kijken welke ruimte het beleid voor het proces biedt en waar kaders juist kunnen worden opgerekt, verbreed of aangepast. Richtlijnen kunnen waardevolle oriëntatiepunten leveren, maar ze hoeven niet blindelings te worden opgevolgd.

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.

De participatie van burgers blijft in veel gemeenten nu beperkt tot inspraak en meespraak, zonder dat hieraan taken, verantwoordelijkheden en competenties worden verbonden. Er zou dus aan het begin een expliciete keuze moeten worden gemaakt voor de gewenste mate aan externe participatie: wie zijn de betrokken maatschappelijke spelers, en welke taken en verantwoordelijkheden hebben zij? Dit is een bestuurlijk besluit, maar dat wil niet zeggen dat dit voor het hele proces onomstotelijk vastligt. *Shared Space* is altijd een leerproces en kan dus tijdens de looptijd op basis van nieuwe inzichten worden aangepast. Belangrijk is alleen dat dit op basis van argumenten en consensus gebeurt. Duidelijke spelregels zijn in een *Shared Space*-proces misschien nog wel belangrijker dan in traditionele processen:

- Welke punten staan ter discussie en welke niet?
- Wat is ieders rol en bevoegdheid?

Dat betekent dat iedereen moet begrijpen wat *Shared Space* is (experts zowel als burgers). En ten tweede moet er helderheid zijn over de mate van meedenken en meebeslissen en dus ook over wie de knopen doorhakt. Dit kunnen de bestuurders zijn, maar zij kunnen dit ook overlaten aan het samenwerkingsverband. Maar het moet wel vanaf het begin duidelijk gecommuniceerd worden.

Het leerproces omvat uitdrukkelijk ook de interne spelers binnen de overheidsorganisatie. Maar ook externe actoren zoals politie, hulpdiensten en belangenvertegenwoordigers maken er deel van uit. Alle betrokkenen moeten beseffen waarom zij een rol in het proces spelen, welke rol dit is en op welke manier en met welke middelen die rol ingevuld kan worden.

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 be-

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?

Afb.27 Belang van een sterk draagvlak

treft is *Shared Space* onbegonnen werk. De bestuurder onder wiens verantwoordelijkheid het proces uiteindelijk wordt uitgevoerd (of beter nog: het team van bestuurders die gemeenschappelijk voor het proces verantwoordelijk zijn) moet ervoor zorg dragen dat het gezamenlijke belang voor alle partijen vóór de start van het ontwerpproces goed wordt uitgewerkt en goed wordt gecommuniceerd. Belangrijk is ook dat een *Shared Space*-proces nooit een enkele portefeuille betreft. De bestuurder die de penvoering op zich neemt, of een team van bestuurders die dit in gemeenschappelijke afspraak doen, zal altijd in het begin een visiedocument opstellen, waarin de sectoroverschrijdende samenwerking wordt vastgesteld. Dit is de interne participatie. Welke beleidssectoren raakt het *Shared Space*-proces, welk belang hebben de intern betrokkenen, welke doelstellingen willen zij behalen en hoe dragen zij bij aan de realisering? In het ideale geval komt ook het budget voor het planvormingsproces in een gemeenschappelijke inspanning tot stand.

Check vooraf

Voordat men bestuurlijk tot de start van een *Shared Space*-proces besluit zou men zich een aantal vragen moeten stellen zoals in het kader hieronder beschreven.

Besturen – Check vooraf:

1. Zijn de aanleiding en de beoogde meerwaarde verwoord?
2. Sta ik er als bestuurder niet alleen voor, wordt ik door het college actief gesteund?
3. Wordt *Shared Space* vanuit het ambtelijk apparaat ondersteund?
4. Is er een maatschappelijk commitment voor deze aanpak?
5. Sluit *Shared Space* aan bij onze beleidsvoornemens en zo ja: welke zijn dit?
6. Is het voornemen in lijn met het provinciale beleid?
7. Is er een visiedocument opgesteld waarin is verwoord
8. dat het pilot-gebied als verblijfsgebied zal worden ingericht en wat hieronder wordt verstaan
9. wie de interne spelers zijn en wat hun belang, hun doelen en bijdrage zijn
10. dat er een gemeenschappelijk leerproces wordt geambieerd
11. wie de externe spelers zijn en wat hun taken en bevoegdheden zijn
12. dat er spelregels worden opgesteld die aangeven welke punten ter discussie en welke niet?

Nulmeting

Om uitspraken over succes of falen van het *Shared Space*-proces te kunnen doen moet van te voren een nulmeting zijn uitgevoerd. Welke aspecten bij een nulmeting worden betrokken is afhankelijk van het doel dat men voor ogen heeft. Enkele suggesties:

Verkeer:

- Snelheid
- Veerkracht (objectief)
- Intensiteit
- Verkeerssamenstelling
- Doorstroming

Milieu

- Geluid
- Uitstoot

Economie

- Omzet
- Arbeidsplaatsen
- Aantal bedrijven
- Leegstand

Ruimtelijke kwaliteit

- Waardering door professionals
- Waardering door niet-professionele gebruikers

Gebruikskwaliteit

- Mate van gezamenlijk ruimtegebruik
- Gedrag en onderlinge communicatie
- Toegankelijkheid
- Bereikbaarheid

Beleving

- Hoe waarden gebruikers de sociale en verkeersveiligheid, de toegankelijkheid, eventuele geluidsoverlast

Ontwerpen

Het ontwerpproces voor een *Shared Space*-verblijfsgebied verloopt volgens de stappen die in Nederland gedurende de afgelopen 20 jaar voor participatieprocessen zijn geleerd. Maar er zijn drie punten van verschil. Het eerste is dat participatie en vernieuwing vaak op gespannen voet met elkaar staan. Het tweede betreft de vraag naar het toekomstige gebruik, die al bij het ontwerpen een rol moet spelen. Ten derde komt in bijna alle *Shared Space*-processen de vraag naar het parkeren aan de orde. Hieronder worden deze drie aandachtspunten toegelicht.

Aandachtspunt 1: Passen participatie en vernieuwing bij elkaar?

In de *Shared Space*-praktijk komt steeds weer aan de orde dat de gewenste mate aan vernieuwing vaak botst met de gewenste mate aan participatie. Enerzijds gaat het erom wat de gebruikers van de ruimte willen en anderzijds wil men een ruimte inrichten waarin zo weinig mogelijk gebruik wordt gemaakt van sturing met verkeerskundige middelen. De uitgangspunten voor de inrichting van *Shared Space*-verblijfsgebieden gaan in tegen veel van wat we tot dusver hebben geleerd en deels ook tegen onze intuïtie. Dit kan leiden tot dilemma's: wel of geen zebepad? Wel of geen hekjes die parkeren tegengaan?

De onzekerheid wordt nog vergroot doordat een gemeente meestal zelf nog geen vat heeft op wat werkt en wat niet. In de praktijk zie je vaak twee manieren waarop een dergelijk proces kan verlopen:

1. Er wordt gezocht naar een mogelijkheid om zoveel mogelijk mensen medestander te maken van het concept. In de poging het iedereen naar de zin te maken, blijft er uiteindelijk van het concept weinig meer over.
2. Er wordt gezocht naar een mogelijkheid om zoveel mogelijk mensen mee te laten praten over het concept. Het concept zelf wordt goed gehanteerd en mooi gepresenteerd door de opdrachtgever en één of twee experts. Hier wordt veel gepraat om uiteindelijk uit te komen bij een oplossing die van tevoren eigenlijk al voor 90% vaststond.

Men ziet verwatering in het ene geval, en manipulatie in het andere. Noch het ene noch het andere is gewenst. *Shared Space* betekent handelen zoals de lokale verhoudingen het verlangen. En dat betekent ook dat er compromissen moeten worden gesloten en concessies gedaan. Niet voor niets zijn er in veel *Shared Space*-verblijfsgebieden zebra's, hekken en borden. Maar het is wel van belang zich steeds weer de aanvankelijke ambitie te willen leren voor ogen te houden. Maar men zal het nooit iedereen naar de zin kunnen maken. Er zullen altijd en overal mensen zijn die zeggen: 'dit kan niet, hier doe ik niet aan mee'. Dat is onvermijdelijk. Men zou wel moeten proberen erachter te komen wat de reden is en wat er een volgende anders zou of moeten of kunnen.

Aandachtspunt 2: Hoe gaan we de ruimte straks gebruiken?

Dit is een cruciale vraag in een *Shared Space*-proces. Men verplaatst zich als het ware 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? Dit heeft te maken met de definitie van 'openbare ruimte'. Is dit alleen de publiek toegankelijke ruimte, of valt daar ook de private ruimte onder die vanuit het publieke domein zichtbaar is? De mooiste inrichting helpt weinig wanneer de huizen aan weerskanten slecht onderhouden zijn. In Makkinga bijvoorbeeld waren deze vragen aanleiding voor een opknopbeurt van de huizen aan de Brink (zie de foto in het kader hiernaast).

Over zulke vragen moet al tijdens het ontwerp worden nagedacht. 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. Het zijn uiteindelijk de gebruikers die straks ervoor zorgen dat hun verblijfsgebied ook inderdaad als zodanig functioneert (zie de voorbeelden in afb. 28).

Aandachtspunt 3: Wat doen we met het parkeren?

Parkeren en handhaving van parkeren worden bijna overal als probleem gevoeld. Ook in de *Shared Space*-ontwerpprocessen komt deze vraag regelmatig aan de orde. Geparkeerde auto's aan één of

De ruimte gebruiken

In het centrum van Onnen (gemeente Haren) is tussen 2007 en 2007 de doorgaande weg tussen Haren en Zuidlaren heringericht. Midden in het dorp is een plein gemaakt met klinkers van huis tot huis. Het plein maakt een doodse indruk. Dat komt niet alleen doordat er geen mensen te zien zijn. Voor de meeste dorpen is dit immers op een doordeweekse dag heel normaal. Het ligt aan het feit dat de bewoners het plein niet als 'hun' ruimte ervaren en gebruiken. De voortuinen zijn door heggen van het plein afgescheiden, en er is een strikte scheiding tussen privédomein en publieke ruimte. Je krijgt als passant geen enkele notie van het leven achter de heggen. Zo ontstaat ook geen noodzaak om vaart te minderen. Had men tijdens het ontwerpproces stilgestaan bij de vraag naar het gemeenschappelijke gebruik, waren er andere oplossingen denkbaar geweest, bijvoorbeeld een geleidelijke overgang tussen de private en de openbare ruimte.



In Makkinga, het 'dorp zonder borden', is dat anders. Hier is vanuit de openbare ruimte zicht op de voortuinen en de huizen. Ook is de voorheen verwaarloosde gemeenschappelijke brink heringericht. Het privédomein en het publieke domein zijn met elkaar verbonden en als passant ervaar je het dorp als mensruimte.



Op een heel andere manier is men ook in Siegerswoude, tot nu toe het enige *Shared Space* – verblijfsgebied buiten de bebouwde kom, erin geslaagd zich de ruimte toe te eigenen. Hier is het kruispunt van de N 917 met Binnenwei en Foarwurk heringericht als plein. Het is een toeristisch gebied en gemiddeld passeren 3.000 – 4.000 motorvoertuigen en 750 – 1.000 fietsers het plein. De huidige snelheid ligt hier bij 34 km/h (V85) en in de zomer staat er zelfs een ijsverkoper op het plein, wat op het voormalige kruispunt ondenkbaar zou zijn geweest.



Afb.27

twee kanten van de straat belemmeren het zicht op wat er links en rechts te zien is; de straat zou immers niet alleen in de lengte moeten verbinden, maar ook in de breedte. Vrije zichtlijnen maken een straat bovendien veiliger en in theorie vinden de meeste mensen een straat zonder een aaneengesloten rij met geparkeerde auto's ook mooier.

Maar in de praktijk willen dezelfde mensen zo dicht mogelijk bij hun bestemming parkeren en ook winkeliers willen liefst dat hun klanten voor de deur kunnen parkeren.

Hier is dus sprake van een dilemma. Wel of niet langs de straat of op een plein parkeren? En hoe maak je duidelijk waar het ongewenst is? Toch maar weer borden plaatsen? En moet je voor parkeren laten betalen of is het gratis?

Het is en blijft een lastige kwestie. Afhankelijk van de locatie zijn er verschillende mogelijkheden. Een generieke oplossing is er niet. Je moet het erover hebben. Het zijn de weggebruikers zelf die het probleem veroorzaken. Het is dus ook aan hen om het samen op te lossen.

Ontwerpen – Tussentijdse check

Het is nuttig om na te gaan of het ontwerpproces goed is verlopen, voordat men naar de fase van uitvoering overgaat. Dat zou zowel intern moeten gebeuren, binnen de (gemeentelijke) organisatie, als ook extern, in het projectteam met vertegenwoordigers van alle betrokkenen door een aantal vragen moeten stellen. We noemen hieronder een paar van die vragen die bij de tussentijdse beoordeling kunnen helpen:

Evaluatievragen binnen de organisatie

- Is er een trekker benoemd
- Was de keuze voor interne/externe trekker gemotiveerd?
- Is het project binnen de organisatie gecommuniceerd?
- Resulteerde dat in brede interne betrokkenheid?
- Hadden de intern betrokkenen een duidelijke rol/taak/opgave?
- Zie je die betrokkenheid in de ontwerpfase terug?
- Zie je die betrokkenheid in het ontwerpresultaat terug?
- Heeft die betrokkenheid geleid tot aanvullend budget?

Evaluatievragen voor het team van betrokkenen

- Is het project extern goed gecommuniceerd?
- Was er een overtuigende respons
- Heeft het project een goede duidelijke start gehad?
- Zijn reële verwachtingen gecommuniceerd?
- Is er speciale aandacht aan specifieke stakeholders/doelgroepen geschonken?
- Zijn de uitgangspunten en doelstellingen duidelijk geformuleerd?
- Is een sectoroverschrijdende werkgroep ingesteld?
- Was voor de leden duidelijk wat hun rol/taak/opgave/mogelijkheden waren?

- Zijn er duidelijke spelregels opgesteld?
- Zie je de betrokkenheid in de ontwerpfase terug?
- Zie je de betrokkenheid in het ontwerpresultaat terug?
- Was er een partnerschappelijke verhouding tussen de werkteamleden?
- Zijn de problemen goed in kaart gebracht?
- Heeft er een goede ruimtelijke analyse plaatsgevonden?
- Zijn de toekomstwensen in kaart gebracht?
- Is er in dialoog een oplossingsrichting voor de problemen uitgewerkt?
- Is er een heldere ontwerpopgave geformuleerd?
- Zijn de resultaten goed gecommuniceerd en gepubliceerd?
- Weerspiegelt het definitieve ontwerp de oplossingsrichting?
- Waren wegbeheerders en handhavers vroegtijdig betrokken, zodat het gebied na de uitvoering beheerbaar is?
- Waren de uitvoerende partijen (technisch tekenaars, bouwers etc. vroegtijdig bij het ontwerpen betrokkels er een bestuurlijk besluit over het ontwerp genomen?
- Moesten er toen concessies vanwege (ontbrekend) budget worden gemaakt?

Uitvoeren

Kunnen betrokken stakeholders ook bij de uitvoering een actieve rol spelen? Bewoners zijn ten slotte ook professionals, vaak in sectoren die juist bij de uitvoering aan bod komen, zoals wegenbouw, groenaanleg etc. Het is de vraag of het zinvol is om betrokken bewoners daadwerkelijk opdrachten te laten uitvoeren, maar ze zouden wel een rol kunnen krijgen bij de opdrachtverlening en zo meer inzicht in de besteding van middelen kunnen krijgen. Participatie eindigt immers niet wanneer de ontwerpplannen zijn vastgesteld. De betrokkenheid bij de uitvoering is belangrijk om onvoorziene effecten bij te sturen. Ook de zeggenschap over budgetten is belangrijk, want via de financiën worden tijdens de uitvoering nog belangrijke keuzes gemaakt, veelal keuzes die de kwaliteit niet versterken. Hiervoor bestaan echter tot nu toe nog geen voorbeelden.

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. Uit de praktijkvoorbeelden komen drie aandachtspunten naar voren waarop hier nader zal worden ingegaan.

Aandachtspunt 4: Hoe om te gaan met onveiligheidsgevoelens?

In hoofdstuk 2 kwam ter sprake dat er in alle *Shared Space*-verblijfsgebieden een discrepantie optreedt tussen de objectieve en de subjectieve veiligheid. In bijna alle besproken projecten is er

een matige tot slechte beoordeling van de subjectieve veiligheid. Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar de redenen voor het verschil tussen objectieve en subjectieve veiligheid¹⁴. Één van de redenen ligt zeker ook 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.

Aandachtspunt 5: Hoe gaan we handhaven?

Dit punt houdt verband met het vorige. Mensen voelen zich onveilig of ontevreden en klagen bij de gemeente. Daar weet men zich niet goed raad met de klachten en voegt achteraf borden, hekjes en zebra's toe. Dit punt is in hoofdstuk 2 aan al aan de orde geweest (vgl. afb. 20 op p. 17). In eerste instantie is dit een kwestie van interne communicatie. Als ook binnen het gemeentehuis een leerproces op gang komt stelt men zich niet de vraag "Hoe kunnen we handhaven?", maar "Hoe houden we samen met de gebruikers de ruimte in stand?" Juist daarom is ook de samenwerking met de politie vanaf het eerste begin zo belangrijk.

Als alle betrokkenen ook tijdens de fase van het gebruik constructief blijven nadenken, argumenteren en discussiëren, kan blijken dat fysieke maatregelen alleen niet volstaan en dat misschien extra aandacht aan gedragsverandering moet worden besteed. Een andere ruimtelijke inrichting kan een ander gedrag helpen bevorderen, maar reflectie, communicatie en educatie blijven noodzakelijk. Dit vraagt vervolgens om een proces van externe 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?

En ten slotte: in een *Shared Space*-verblijfsgebied zijn precies dezelfde verkeersregels van kracht als in alle andere publieke (verkeers)ruimten, ook wanneer er geen verkeerstekens staan. Handhaving blijft dus altijd mogelijk.

Aandachtspunt 6: Wie is er aansprakelijk?

Zoals voor de handhaving geldt ook voor de aansprakelijkheid: in een *Shared Space*-verblijfsgebied zijn dezelfde verplichtingen van kracht als elders. De wegbeheerder is ook hier op grond van artikel 15 e.v. van de Wegenwet verantwoordelijk voor het in goede staat houden van de weg. Als hij niet voldoet aan deze verantwoordelijkheid, met schade bij weggebruikers als gevolg, kan hij voor die schade aansprakelijk worden gehouden.

De aansprakelijkheid van de wegbeheerder is vastgelegd in artikel 6: 174 BW. Dit artikel legt een risico-aansprakelijkheid bij de bezitter van een opstal (waaronder een weg) in het geval de opstal niet voldoet aan de eisen die men eraan mag stellen en daardoor schade aan derden ontstaat. De moge-

¹⁴ Vgl. *Respect in plaats van regels; RAAK-project uitgevoerd door Noordelijke Hogeschool Leeuwarden, publicatie van de resultaten in juni 2011.*

lijke aansprakelijkheid voor ongevallen door voorwerpen op het wegdek wordt beoordeeld op basis van artikel 6.162 van het Burgerlijk Wetboek. Een belangrijk punt bij de aansprakelijkheidstelling is de vraag of er sprake is van verwijtbaarheid van de wegbeheerder.

Daarnaast wordt ook 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 overall.

Opnieuw: Besturen

Om de cyclus rond te maken is het nuttig om na te gaan of de resultaten van het project doorwerken in het beleid en zo ook een volgend project kunnen beïnvloeden. Het gaat dan om de volgende vragen:

- Wat zijn achteraf de leermomenten en de leerpunten, wat zijn de 'best practices' die als input kunnen worden gebruikt voor de volgende keer?
- Geeft het proces aanleiding om na te denken over vernieuwing in het beleid?
- Geeft het proces input aan nieuwe beleidsnota's?

Onderzoeksvragen

Voor de resultaten van een herinrichting als *Shared Space*-verblijfsgebied bestaat, zoals in hoofdstuk 2 beschreven, nog weinig objectief en verifieerbaar onderzoek. Om hiervoor een solidere basis te verschaffen worden de volgende onderzoeksvragen aan de orde gesteld:

1. Perceptie van verkeersveiligheid

Uit de conclusies blijkt dat kwetsbare weggebruikers zich in *Shared Space*-verblijfsgebieden minder veilig voelen dan in traditioneel ingerichte gebieden. De perceptie en de beleving van verkeersveiligheid van als kwetsbaar beschouwde weggebruikers is nog niet goed in kaart gebracht:

- Wat wordt als kern van het probleem gezien, wie of wat als veroorzaker?
- Voor wie wordt de situatie als onveilig ingeschat, door wie worden de perceptie en beleving gedeeld?
- Wie beschouwd wie als kwetsbaar
- Hoe kunnen kwetsbare weggebruikers weerbaarder worden gemaakt?
- Welke rol spelen individuele omstandigheden en sociologische processen en hoe grijpen zij in elkaar?

Beantwoording van deze en andere vragen kan een beter licht werpen op het al dan niet functioneren van *Shared Space*-verblijfsgebieden en traditioneel ingerichte verblijfsgebieden.

2. Verbetering van onderzoeksmethoden

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 de 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 politieagenten 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?



Afb.29 Omgaan met handhaving

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?
- Kan of moet dit worden verbeterd? Bijvoorbeeld door vragen toe te voegen die een breder beeld van de ondervraagde opleveren en/of door de enquêtes aan te vullen met verdiepingsslagen (onderzoek met sleutelfiguren en focusgroepen).
- Zijn enquêtes representatief, voor alle doelgroepen (dus ook degenen die de locatie eventueel vermijden)?
- In hoeverre stroken de resultaten uit de enquêtes met gedrag dat geobserveerd wordt?
- Welke onderzoeksmethoden kunnen daarnaast worden toegepast om een betrouwbaar beeld van de waardering te verkrijgen?

3. De positie van blinden en slechtzienden

Doordat trottoirbanden ontbreken ontstaan in veel *Shared Space*-verblijfslocaties moeilijke situaties voor blinden. In veel van de locaties worden een veilige en vlotte oriëntatie en navigatie van blinden en slechtzienden onvoldoende gewaarborgd. Als er wel blindengeleidestroken aanwezig zijn, zoals in Bohmte, functioneren die niet naar behoren.

Door middel van participatief ontwerpend onderzoek kunnen voorbeelden worden uitgewerkt hoe een goede oriëntatie en vlotte navigatie van blinden en slechtzienden kan worden gewaarborgd en tegelijk de ruimtelijke kwaliteit kan worden verhoogd, bijvoorbeeld door consequente toepassing van natuurlijke gidslijnen.

4. Vergelijkend onderzoek

Tot nu toe is onvoldoende duidelijk in hoeverre (positieve of negatieve) resultaten te herleiden zijn naar de 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 en economische impulsen wordt in brede kringen onderkend, maar een goede maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is tot nu toe nog niet uitgevoerd. Daarbij zou het rendement van een interventie of investering voor de hele maatschappij in kaart moeten worden gebracht, waarbij alle effecten die de welvaart en het welzijn beïnvloeden in hun complexe onderlinge relatie worden meegenomen en gekwantificeerd. Dit heeft dus betrekking op de directe en indirecte sociale, economische en ecologische effecten en hun onderlinge wisselwerking.

Hier ligt een taak voor transdisciplinaire onderzoeksteams om meer grip te krijgen op deze weerbarstige materie. Door inzichten uit toegepast en fundamenteel wetenschappelijk onderzoek uit vele wetenschapsdisciplines te koppelen zou een MKBA-systematiek kunnen worden uitgewerkt die niet alleen voor *Shared Space*-verblijfsgebieden, maar ook voor vele andere maatschappelijke interventies bruikbaar is.

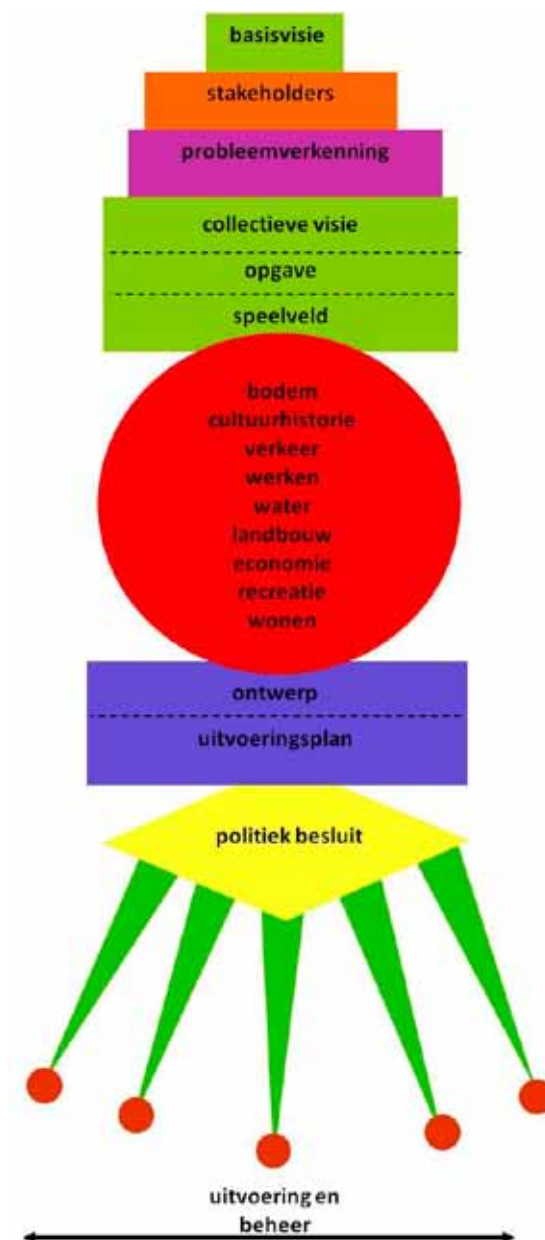
Bijlage: Checklist voor de evaluatie

Ex-ante: besturen

- Bestuurlijke visie à zijn er ondersteunende beleidsnota's?
- Bestuurlijk commitment à is er actieve steun vanuit het college?
- Wordt *Shared Space* vanuit het ambtelijk apparaat ondersteund?
- Is er een maatschappelijke vraag naar deze aanpak?
- Sluit *Shared Space* aan bij de beleidsvoornemens en zo ja: welke zijn dit?
- Is het voornemen in lijn met het provinciale en landelijke beleid?
- Bestuurlijke opdracht en betrokkenheid à is er een basisvisie opgesteld waarin wordt verwoord
 - dat het pilot – gebied als verblijfsgebied zal worden ingericht en wat hieronder wordt verstaan
 - wie de interne spelers zijn en wat hun belang, hun doelen en bijdrage is
 - dat er een gemeenschappelijk leerproces wordt geambieerd
 - wie de externe spelers zijn en wat hun taken en bevoegdheden zijn
 - dat er spelregels worden opgesteld die aangeven elke punten ter discussie en welke niet?

Ex-durante: ontwerpen

- Binnen de (gemeentelijke/provinciale) organisatie
- Is er een trekker benoemd
 - Was de keuze voor interne/externe trekker gemotiveerd?
 - Is het proces binnen de organisatie gecommuniceerd?
 - Resulteerde dat in brede interne betrokkenheid?
 - Hadden de intern betrokkenen een duidelijke rol/taak/opgave?
 - Zie je die betrokkenheid in de ontwerpfase terug?
 - Zie je die betrokkenheid in het ontwerpresultaat terug?
 - Heeft die betrokkenheid geleid tot aanvullend budget In het team van betrokkenen
 - Is het proces extern goed gecommuniceerd?
 - Was er een overtuigende respons
 - Heeft het proces een goede duidelijke start gehad?
 - Zijn reële verwachtingen gecommuniceerd?
 - Is er speciale aandacht aan specifieke stakeholders/doelgroepen geschonken?
 - Zijn de uitgangspunten en doelstellingen duidelijk geformuleerd?
 - Is een sectoroverschrijdende werkgroep ingesteld?
 - Was voor de leden duidelijk wat hun rol/taak/opgave/mogelijkheden waren?
 - Zijn er duidelijke spelregels opgesteld?



- Zie je de betrokkenheid in de ontwerpfase terug?
- Zie je de betrokkenheid in het ontwerpresultaat terug?
- Was er een partnerschappelijke verhouding tussen de werkteamleden?
- Zijn de problemen goed in kaart gebracht?
- Heeft er een goede ruimtelijke analyse plaatsgevonden?
- Zijn de toekomstwensen in kaart gebracht?
- Is er in dialoog een oplossingsrichting voor de problemen uitgewerkt?
- Is er een heldere ontwerpogave geformuleerd?
- Zijn de resultaten goed gecommuniceerd en gepubliceerd?
- Weerspiegelt het definitieve ontwerp de oplossingsrichting?
- Waren de uitvoerende partijen (technisch tekenaars, bouwers etc. vroegtijdig bij het ontwerpen betrokken?
- Is er een bestuurlijk besluit over het ontwerp genomen?
- Moesten er toen concessies vanwege (ontbrekend) budget worden gemaakt?

Ex post: uitvoeren

1. Hebben deelnemers uit de werkgroep of uit de bredere kring van stakeholders een taak in de uitvoering op zich genomen?
2. Kon binnen korte tijd tot uitvoering worden overgegaan?
3. Was er een goed toezicht op de uitvoering?
4. Was er belangstelling voor de uitvoering?
5. Is de uitvoering vlekkeloos verlopen?
6. Is er tijdens de uitvoering gecommuniceerd over eventuele obstakels en/of over voorspoedig verloop?
7. Is er tijdens de uitvoering gecommuniceerd over het concept?
8. Is er met specifieke doelgroepen nogmaals en extra gecommuniceerd (scholen, blinden, etc.)
9. Was er een feestelijke opening?
10. Zijn daarbij nog een keer afspraken gemaakt?
11. Is het hele proces tot dan toe nogmaals intern goed gecommuniceerd?
12. Waren de medewerkers voor beheer en onderhoud goed betrokken?

Ex-post: beheren en gebruiken

Verkeerseffecten

- Snelheid
- Verkeersveiligheid
- Intensiteit
- Verkeerssamenstelling
- Routekeuze
- Doorstroming
- Bereikbaarheid

Hoe te meten?

Snelheidsmetingen
Verkeersveiligheidsanalyse
Verkeerstellingen
Verkeerstellingen/Kruispunttelling
Kruispunttelling/Kordononderzoek/enquête
Trajectmeting/observatie
Observatie

Milieu-effecten

- Geluid
- Uitstoot
- Trilling

Hoe te meten

Akoestisch onderzoek
Fijnstofmetingen
Trillingsonderzoek

Economische effecten

- Omzet
- Arbeidsplaatsen
- Aantal bedrijven
- Vastgoedindex

Hoe te meten

Data Kamer van Koophandel
Data Kamer van Koophandel
Data Kamer van Koophandel
Data gemeente

Ruimtelijke kwaliteit

- Waardering professionals
- Waardering niet- professionals

Hoe te meten

Enquête/analyse
Enquête

Gebruikskwaliteit

- Mate van gezamenlijk ruimtegebruik
- Gedrag en onderlinge communicatie
- Toegankelijkheid
- Bereikbaarheid
- Particuliere initiatieven

Hoe te meten

Observatie/enquête
Observatie/enquête
Observatie/enquête
Observatie/enquête
Enquête /observatie

Beleving

- Hoe voelen de gebruikers zich in de ruimte?
- Zijn ze zich de ruimte gaan toe-eigenen?
- Zijn er klachten gaan komen?
- Is daarop communicatief/educatief gereageerd?
- Heeft dat geholpen?
- Zijn mensen er anders over gaan denken/leerproces

Hoe te meten

Observatie/enquête
Observatie/enquête
Gegevens gemeente
Gegevens gemeente
Observatie/enquête
Observatie/enquête

Ex post/ex ante: besturen

- Geeft het project aanleiding om na te denken over vernieuwing in het beleid,
- Geeft het project input aan nota's die worden voorbereid?
- Zijn er nog leuke verrassingen geweest?
- Zijn er teleurstellende momenten geweest?
- Zijn er ook onaangename verrassingen geweest?
- Was er in het geheel genomen een goede sfeer/een goed gevoel?
- Wat zijn achteraf de leermomenten en de leerpunten best practice als input voor de volgende keer?

