

Shared Space

Een ander perspectief 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

Het is simpelweg niet mogelijk om alle informatie uit de omgeving te registreren. Wie daarbij dan ook nog eens erop gespist is om bepaalde informatie niet te missen, ziet andere, zeer essentiële informatie over het hoofd. We denken dat we belangrijke informatie of veranderingen van een situatie beslist zouden opmerken. Maar dat is niet waar. Wie zichzelf wil testen kan te rade gaan bij de experimenten van Daniel J. Simons, hoogleraar psychologie aan de universiteit van Illinois².



Afb. 1 Een van de experimenten van Daniel J. Simons

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"³.

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 reageren⁴.

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.

Risico-compensatie

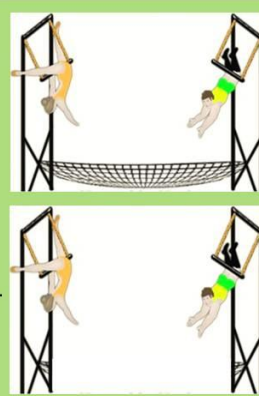
Hoe veiliger we ons voelen, hoe meer risico we durven te nemen. Dit verschijnsel wordt aangeduid met het begrip risico-compensatie of risico-homeostase. Het principe werd geïntroduceerd door Gerald Wilde. Volgens zijn onderzoek streven mensen in hun gedrag naar een constant risiconiveau, waarbij de balans 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 gegeven⁵. 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

Risicocompensatie:

De acrobaten op het bovenste plaatje hernaast hebben een veiligheidsnet. Ze weten: mij kan niets gebeuren en ze kunnen dan ook allerlei riskante toeren uithalen.

Het koppel op het onderste plaatje heeft geen veiligheidsnet. Zij weten dus, dat ze voorzichtig moeten zijn en geen onverantwoorde risico's moeten nemen.



Afb.2 Hoe risicocompensatie werkt

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

² Informatie en video's hierover zijn te vinden op: <http://www.simonslab.com/videos.html>

³ Davidse, R.J. e.a., Verschillen in veiligheid van wegtypen verklaard vanuit een verkeerskundige en een verkeerspsychologische benadering; SWOV, Leidschendam, 2002

⁴ Vgl. Houtenbosch, M., *Expecting the unexpected*, www.swov.nl

⁵ Heino, A.; Risk taking in car driving; perceptions, individual differences and effects of safety incentives, 1996

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. 3 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.

Zebrapaden en stoplichten

De maatschappelijke consensus over het positieve effect van verkeerslichten en zebra's op de veiligheid is groot, terwijl ze lang niet zo veilig zijn als we denken. Bijna dagelijks gebeuren incidenten en vaak zelfs ongelukken met slachtoffers. Vooral onder fietsers en voetgangers, ook al bevonden ze zich op een voetgangersoversteekplaats, al dan niet voorzien van verkeerslichten.

"Over het algemeen verbeteren verkeerslichten de verkeersveiligheid niet. Dit komt doordat het verkeer niet naar plaats wordt gescheiden maar naar tijd, waardoor er bij roodlichtovertredingen alsnog ongevallen kunnen ontstaan. Omdat daarbij de snelheid vaak hoog is, resulteert dit in een ernstig conflict."

Deze opmerkelijke uitspraak staat in het factsheet Kruispunttypen van de SWOV (p. 2). Dit standpunt wordt bekrachtigd door Duurzaam Veilig: "Kruispunten zijn bij voorkeur niet door verkeerslichten geregeld", juist vanwege de ernst van de gevolgen bij overtredingen. Ook het SWOV Rapport *Veiligheid op kruisingen van verkeersaders binnen de bebouwde kom* bericht komt tot opmerkelijke volgende conclusies:

"De kruispunten met verkeerslichten hebben dus in vergelijking met elk van de andere kruispunttypen steeds een significant hogere risicowaarde. De kruispunten zonder voorrangregeling daarentegen hebben in vergelijking met de andere typen steeds een significant lagere risicowaarde. (p. 25) Opzienbarende cijfers ook in het SWOV-Factsheet *Oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers*. "Meer dan de helft van de ernstige ongevallen (met doden of ziekenhuisgewonden) waarbij fietsers of voetgangers zijn betrokken vindt plaats tijdens het oversteken. Naar schatting gebeurt 32% van deze ongevallen op oversteekvoorzieningen [-]"

Maar werkelijk betrouwbaar onderzoek over de veiligheid van oversteekplaatsen is er volgens SWOV niet⁶.

In de verkeerseducatie wordt daarom telkens weer de nadruk gelegd op voorzicht bij het oversteken op voetgangersoversteekplaatsen:

Factoren die risicobeleving en –acceptatie beïnvloeden	→ Meer zorgen en minder acceptatie	→ Minder zorgen en meer acceptatie
Vrijwilligheid van de blootstelling	Onvrijwillig	Vrijwillig
Zichtbaarheid blootstelling	Zichtbaar	Niet zichtbaar
Beheersbaarheid blootstelling	Laag	Hoog
Betrouwbaarheid informatiebron	Onbetrouwbaar	Betrouwbaar
Aard van het incident	Technisch, man made	Natuurverschijnsel
Vertrouwdheid met het risico	Laag	Hoog
Soort calamiteit	Geconcentreerd ¹	Verspreid ²
Mate waarin men zich met de getroffen kan identificeren	Hoog	Laag
Media-aandacht	Veel aandacht, met veel emoties	Weinig aandacht, met zakelijke informatie
Vertrouwen in instanties	Laag	Hoog
Voorstelbaarheid van de riskante gebeurtenis	Hoog	Laag
Verdeling van voor en nadelen	Onerlijk	Eerlijk
Maatschappelijke consensus	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. 3 Factoren voor risicobeleving

de Volkskrant

Zebrapad: Pas op, en zeker niet oversteken!

Van onze verslaggever Ron Meerhof op 28 januari '06, 09:24, bijgewerkt 1 februari 2006 11:10

ROTTERDAM - Een Rotterdamse automobiliste die net haar rijbewijs heeft gehaald, heeft deze week een belangrijke les geleerd: niet stoppen voor een zebrapad.

De 19-jarige vrouw, het theorieboekje nog vers in het geheugen, deed dat wel. Fout, anno 2006 in een Nederlandse grote stad. Een vrachtwagen boorde zich in de achterkant van haar lesauto. De vrouw kwam er genadig vanaf. Na onderzoek in het ziekenhuis mocht ze naar huis.

Het incident kreeg enige aandacht omdat een paar dagen eerder een vader met vier kleine kinderen werd geschept door een auto die doorreed bij een zebrapad. Ook die vader en die kinderen hielden zich niet aan de ongeschreven verkeerswet: je steekt pas over als alle auto's voorbij zijn. Ook op een zebrapad. Dat klinkt hard en onrechtvaardig, en dat is het ook.

Maar het is waar. De Leidse psycholoog professor Wagenaar vindt er geen doekjes om: "De verantwoordelijkheid voor het voorkomen van verkeersongelukken op zebrapaden, bijvoorbeeld bij scholen, ligt in de praktijk geheel bij kleuters. Die hebben net de verkeersregels geleerd en moeten zelf een inschatting maken of ze zich eraan gaan houden. Ja: ik heb voorrang. Nee: ik steek toch maar niet over."

⁶ Vgl. SWOV Factsheet Oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers; Leidschendam, 2010

« Kijk uit je doppen

Voorrang hebben betekent niet dat je blindelings mag oversteken. Wees voorzichtig als je op het zebrapad begeeft en hou rekening met naderende wagens. Zal deze wagen stoppen? Heeft de bestuurder me gezien? Wordt hij ingehaald door een andere bestuurder die lak heeft aan het verkeersreglement? Steek niet over als het naderende voertuig hierdoor bruusk moet remmen.

Zoek oogcontact!

Door oogcontact worden problemen vermeden. Als je oogcontact hebt met de bestuurder, weet hij dat je hem gezien hebt en weet je dat je veilig kunt oversteken. Om hem te bedanken kan je je hand opsteken of met het hoofd knikken: hoffelijkheid werkt aanstekelijk.

Wees op je hoede!

Blijf tijdens het oversteken naar links EN naar rechts kijken. Het is immers mogelijk dat voertuigen uit één richting stoppen, maar dat de voertuigen uit de andere richting gewoon doorrijden. Vergeet niet dat fietsers en bromfietzers in sommige eenrichtingsstraten van beide kanten kunnen komen. »

(<http://www.goo-web.eu/iframes/mobieler/68.html>)

Dit onderscheidt zich niets van wat er in *Shared Space*–verblijfsgebieden van de weggebruikers verwacht wordt

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 vrijwillig. Automobilisten zien vele gebruikers verschillende dingen doen. Zij minderen vaart en het wordt mogelijk met anderen te communiceren. Door de lagere snelheden en de onderlinge communicatie kunnen voetgangers gemakkelijker oversteken. En hoe meer voetgangers 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.

De objectieve cijfers

Er zijn nog niet veel kwantitatieve gegevens voor betrouwbare conclusies over de veiligheid beschikbaar, 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. Op vier locaties is echter wel een evaluatie uitgevoerd: Rijksstraatweg Haren, Laweiplein Drachten, Bremerstraße Bohmte (DE), en Schwarzenburgsraße Köniz (CH).

Snelheden

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

1. Voor de herinrichting was de toegestane snelheid op de Rijksstraatweg in Haren 50 km/h. Over de daadwerkelijke gemeten snelheid in de oorspronkelijke situatie wordt in de evaluatie geen uitspraak gedaan. Sinds de herinrichting bedraagt de toegestane snelheid op de Rijksstraatweg in de kom van Haren 30 km/h. De daadwerkelijk gemeten snelheid in Haren ligt na de herinrichting gemiddeld bij 29 km/h.
2. 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.⁷

⁷ Bron: NHL, *Respect in plaats van regels*, publicatie wordt verwacht.

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.

3. 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.

4. 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 letselchade 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.

5. 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 blik-schade, 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.

De 'zwakke' weggebruikers

Alle geënuqueterde gebruikers waardeerden de nieuwe vormgeving en ervaren de locaties als aangenaam verblijfsgebied. Ook de sociale veiligheid wordt beter ingeschat. 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 onveiliger te voelen dan in traditioneel ingerichte straten. Die gevoel strookt niet met de objectieve gegevens, maar het si wel een serieus aandachtspunt.

6. Bohmte

In Bohmte zijn de meningen verdeeld. De ene groep vindt 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



Afb. 4 Omgaan met subjectieve onveiligheid

significante relatie ontdekken. Zij concludeerden dat de subjectieve veiligheid vooral een kwestie is van persoonlijkheidskenmerken en zelfvertrouwen.

7. 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 onveiliger 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.

Naar de oorzaken voor de doorgaans lage inschatting van de veiligheid is nog weinig onderzoek gedaan. De subjectieve onveiligheid kan leiden tot een negatieve spiraal. Mensen dienen klachten in bij de gemeente waarna traditionele verkeerselementen worden teruggeplaatst. In dat geval verloopt het proces van Place Keeping niet goed. Noch intern (binnen de gemeente), noch extern (bij de diverse betrokken gebruikers) is een leerproces gaande. Beter zou zijn om het gevoel van onveiligheid actief op te pakken en als aanleiding tot een participatief onderzoek en een gemeenschappelijk leerproces te benutten. (Zie ook afb. 4.)

Blinden en slechtzienden

De vraag naar de veiligheid van blinden en slechtzienden in *Shared Space*-situaties wordt vaak gesteld en is zeer terecht. Er wordt vaak gezegd dat van de weggebruikers in een *Shared Space*-verblijfsgebied een ander gedrag wordt verwacht dan in een conventionele verkeerssituatie. Ze worden aangemoedigd tot sociaal gedrag, en een andere inrichting van de straat helpt hen daarbij. Daarbij wordt vaak gewezen op het oogcontact tussen mensen. En inderdaad zien we dat mensen op een *Shared Space* – locatie veel vaker naar elkaar kijken en elkaar met kleine gebaartjes laten weten wat zij willen.

Onderzoek

VISIO, een Nederlandse organisatie voor blinden en slechtzienden werkt samen met de Rijksuniversiteit Groningen, aan een onderzoek naar eventuele knelpunten voor deze groep mensen in *Shared Space*-verblijfsgebieden. Twee vragen staan daarin 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*-verblijfsgebieden dan in 'gewone' gebieden?
- 2 Blinden en slechtzienden in relatie tot de nieuwe inrichting: hoe oriënteren zij zich en hoe vinden zij hun weg in een *Shared Space*?

Oogcontact?

Over de eerste vraag: hoe communiceren blinden en slechtzienden in de openbare ruimte met anderen? Is dat in *Shared Space*-verblijfsgebieden anders dan in 'gewone' straten?

Communiceren met anderen doe je eigenlijk voortdurend als je op straat bent. Neem het zebrapad als voorbeeld: In Duitsland is veel onderzoek naar de veiligheid van zebrapaden gedaan. In 2007 waren er in Duitsland 5.713 ongelukken op een zebrapad, waarbij 21 dodelijk. Duitse onderzoekers van de vereniging van verzekeringsmaatschappijen 'Unfallforschung der Versicherer' (UDV) hebben een vergelijkend onderzoek uitgevoerd, en daarbij is gebleken dat het vooral voor kinderen, ouderen en mensen met een visuele belemmering erg lastig is om de situatie bij een zebrapad goed in te schatten. Wat blijkt namelijk: oogcontact is cruciaal! Alleen als je weet dat de automobilist je gezien heeft en aangeeft dat hij gaat stoppen, kun je veilig de straat oversteken. Een zebrapad verschilt in dat opzicht dus eigenlijk niet van een *Shared Space*-verblijfsgebieden; je moet je er als voetganger van vergewissen dat de automobilist je gezien heeft. Blinden en slechtzienden doen dit dan niet via oogcontact, maar zij gebruiken daarvoor hun stok en zij controleren via hun gehoor of de auto ook echt stopt. Toch is er één heel belangrijk verschil tussen *Shared Space* en een gewone straat. In een gewone straat rijden auto's behoorlijk hard, en daardoor merken ze je vaak niet of te laat op. Doordat ze in een *Shared Space*-verblijfsgebieden langzamer rijden, zien zij anderen veel beter en zijn veel eerder geneigd om te stoppen, en dat helemaal zonder zebrapad en stoplicht. Met andere woorden: de communicatie, zoals blinden en slechtzienden die geleerd hebben voor veilige mobiliteit in de openbare ruimte is in een *Shared Space*-verblijfsgebieden precies dezelfde als anders, alleen dat je beter wordt gezien en dat er meer rekening met je wordt gehouden. We komen hier later nog op terug.

Je weg vinden

De vraag is de belangrijkste vraag in het VISIO-onderzoek. Men is nagegaan, welke knelpunten blinden in *Shared Space*-verblijfsgebieden ondervinden. Daar is het volgende lijstje uitgekomen:

- Er zijn (bijna) nergens stoepranden, de rijbaan en de stoep zijn bijna nergens helemaal van elkaar gescheiden, of de scheiding is voor blinden en slechtzienden niet goed waar te nemen
- Er zijn geen stoplichten
- Er zijn (bijna) geen duidelijk gemarkeerde oversteekplaatsen (zebrapaden)

- Je kunt zomaar her en der geparkeerde auto's tegenkomen, omdat er niet echt een parkeerverbod is
- Geleidelijnen missen op veel plaatsen, en andere 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)

Stoepranden

Als je dit rijtje bekijkt, dan is er eigenlijk maar één punt dat je in bijna alle *Shared Space* wél en in bijna alle conventionele straten niet tegenkomt, namelijk dat er geen stoeprand is. De rest kom je bijna overal tegen. Er zijn in de openbare ruimte niet overal stoplichten, zebrapaden of andere oversteekplaatsen, er zijn niet overal geleide- of gidslijnen, er wordt overal fout geparkeerd, en je komt overal obstakels tegen. Een korte wandeling is meteen raak, je hoeft maar een paar stappen te lopen of je valt er bijna letterlijk over.

De stoepranden zijn echter inderdaad een probleem waar blinden en slechtzienden in een *Shared Space* mee te maken hebben, te meer omdat ook de blindenhonden getraind worden op stoepranden. Dat is dus een punt waar een goede oplossing voor gevonden moet worden. Want mensen in een rolstoel of met een rollator zijn juist weer heel blij dat er geen stoepranden zijn. Het is dus zaak om op een andere manier een strook te markeren waarvan blinden weten: ik loop nu langs de rand van de straat, en als ik over de markering stap is mijn looprichting dwars over de straat. Op dit punt kunnen blinden en slechtzienden heel goed met ontwerpers samenwerken, en ontwerpers kunnen veel van blinden leren.

Waar ligt het probleem werkelijk?

Ligt het echte probleem niet eigenlijk heel ergens anders? Mensen met een normaal gewoon zicht hebben in de meeste gevallen geen idee van de wereld van blinden en slechtzienden. Velen weten niet eens wat een blindengeleidestrook is. Zou dit niet het punt moeten zijn om op in te haken? Maak de zienden bewust van de aanwezigheid van blinden en slechtzienden. En keer de 'kwetsbaarheid' om in een sterkte. Het is een enorme prestatie van blinden en slechtzienden die het voor elkaar krijgen zich in onze visuele wereld te bewegen en hun weg te vinden. Dan ben je niet kwetsbaar, maar sterk. Dan kun je iets heel uitzonderlijks. Juist deze vaardigheden zouden onder de aandacht van het brede publiek, maar ook van politici, van ontwerpers en van andere vakspecialisten gebracht moeten worden. Het is toch eigenlijk wel gênant dat we in onze maatschappij zo weinig over blinden en slechtzienden weten. Als we daar de krachten kunnen bundelen, zouden we veel vooruitgang kunnen boeken. En dat is eigenlijk precies wat *Shared Space* wil. Mensen rekening laten houden met elkaar en vooral: mensen van elkaar en met elkaar laten leren.



Afb.5 Obstakels voor blinden en slechtzienden
Boven: Groningen; midden: Haarlem en Rome; onder Mülheim