

Shared Space; een gedeelde maar ontoegankelijke ruimte?

ir. Dick van Veen, Mobycon.

Shared space als nieuw en fris verkeerskundig gedachtegoed

Nederland staat hoog aangeschreven vanwege zijn verkeersveilige inrichting van wegen. Het gangbare verkeerskundige paradigma, Duurzaam Veilig, gaat uit van het scheiden of mengen van verkeerssoorten bij hoge, respectievelijk lage snelheden en grote, respectievelijk kleine massaverschillen. Het afgelopen decennium is echter een nieuw verkeerskundig gedachtegoed naar voren gekomen, Shared Space. Hierbij wordt de ruimte ingericht vanuit het perspectief van sociale interactie en gelijkheid van verkeersdeelnemers. De ontmoeting tussen mensen - voetgangers, fietsers en automobilisten - zorgt voor een natuurlijke en veilige verkeersafwikkeling, waarbij strikte verkeerskundige elementen zoals borden en markeringen minder belangrijk worden.

In Nederland, vooral in de noordelijke provincies, zijn steeds meer voorbeelden beschikbaar, ontworpen op basis van dit gedachtegoed. Alhoewel sluitend onderzoek nog niet beschikbaar is, lijken voorlopige ongevalgegevens positief. In veel Nederlandse gemeenten wordt het Shared Space dan ook als (een van de) ontwerpuitgangspunten genomen voor herinrichtingen. Het gedachtegoed lijkt hiermee een hoge vlucht te nemen.

Shared space voor visueel gehandicapten gevaarlijker?

Qua uitwerking, op straat, laat het Shared Space ontwerp vaak een neutrale klinkerverharding zien. In vele gevallen is er weinig onderscheid tussen trottoir en rijbaan. Hierbij zijn niveauverschillen vaak afwezig. Voor mensen met een fysieke beperking (rolstoel, rollator) kan dit veel voordelen bieden. Immers, voor hen is de toegankelijkheid van de straat en de openbare ruimte enorm verbeterd.

Bij mensen met een visuele beperking is de waardering voor Shared Space omgevingen aanzienlijk minder. Uit gesprekken met deze gebruikers, onder andere door Visio, het expertisecentrum voor slechtziende en blinde mensen, blijkt dat men bij verschillende Shared Space locaties behoorlijk hinder ondervindt bij het zich bewegen door deze ruimtes.



Slechtzienden hebben meer moeite met het bewegen in de openbare ruimte

Dit is verklaarbaar vanuit de theorie. Immers in een neutrale verkeersruimte komt het te verwachten verkeersgedrag voort uit een assertieve en actieve houding in het verkeer. Eigen verantwoordelijkheid is hierin belangrijk, naast het vermogen om actief deel te kunnen nemen aan sociale interactie in het verkeer. Wederzijds oogcontact blijkt erg belangrijk voor deze sociale interactie. Blinden en slechtzienden hebben echter juist op dit vlak een achterstand. Het blijkt dat veel gebruikers de ruimten gevaarlijk en onoverzichtelijk vinden. Een veel gehoord gevolg is vermijdingsgedrag. In Groot-Brittannië is de weerstand zelfs zo groot, dat de blindenstichting tot in de rechtbank pleit voor het verbieden van het ontwerp van Shared Space omgevingen.

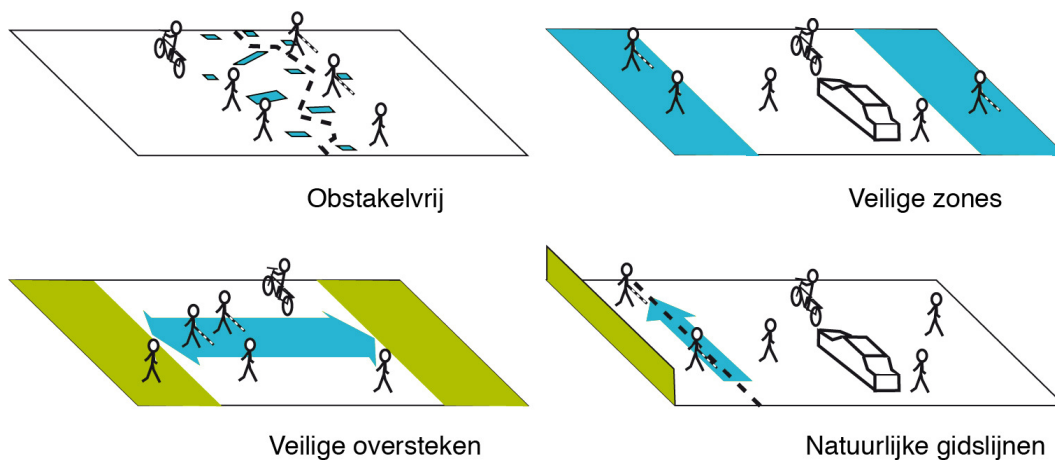
Welke les moet hieruit getrokken worden? Is Shared Space als verkeerskundig concept dan niet een verslechtering van de verkeersveiligheid ten opzichte van de gangbare inrichtingsprincipes? Moet het toepassen van Shared Space zoveel mogelijk beperkt worden?

Juiste inrichting voorkomt uitsluiting van minder validen.

Wij denken van niet. Wanneer we een Shared Space situatie vergelijken met een op conventionele wijze ontworpen situatie, dan valt bij Shared Space vooral het ontbreken van toegangsbevorderende elementen op. Rateltickers en ribbelstroken zijn vaak afwezig. Trottoirbanden worden vaak als gidslijn en demarcatieline gebruikt. Ook deze ontbreken in veelal in Shared Space situaties. Bij conventioneel ontwerp zijn deze elementen allen wel aanwezig. Echter, hiervan zou gezegd kunnen worden dat we nu eenmaal 'door schade en schande' wijs geworden zijn. De benodigde elementen zijn in de loop der

tijd in ons straatbeeld verschenen en in de richtlijnen verankerd. Toch is het niet per sé zo, dat dergelijke inrichtingselementen in een Shared Space inrichting afwezig moeten zijn. Het is ons inziens mogelijk om tot een inrichting te komen die wel recht doet aan de wens voor integrale toegankelijkheid. Door dit als eis te stellen bij elk ontwerp, conventioneel of Shared Space, wordt de kans dat het 'over het hoofd gezien wordt' verkleind.

Een goede toegankelijkheid begint bij een doordacht ontwerp. Die eis geldt zowel bij Shared space als bij een regulier ontwerp. Blinden en slechtzienden verlangen hierbij twee belangrijke zaken: oriëntatie en veiligheid. In een ontwerp komt dit terug in een aantal belangrijke punten. Te denken valt aan obstakelvrije routes, een veilige loopzone, een logische route en veilige oversteekpunten.



Vier ontwerpprincipes voor toegankelijk wegontwerp

Deze ontwerpprincipes laten zich bij goed Shared Space ontwerp vertalen in een legio ontwerpelementen. Te denken valt aan het gebruik van de rooilijn of een verdiepte goot als natuurlijke gidslijn. Een veilige zone kan worden gevonden door bijvoorbeeld de ruimte tussen gevels en straatmeubilair te vrijwaardten voor autoverkeer. Door deze zone voor straatmeubilair uit te voeren in een afwijkende materialisatie (zoals grovere straatstenen) kan dit verschil worden ervaren door slechtzienden. De meest logische route is in de beschutting van de gevels. Door deze te volgen kunnen slechtzienden zich over vrijer straat bewegen. Op noodzakelijke plaatsen moet extra aandacht gegeven worden aan oversteken, waar slechtzienden op natuurlijke en veilige wijze heen worden geleid. En desnoods moet er niet voor worden teruggeschrokken om toch een voetgangerslicht met rateltikker te plaatsen. Wanneer dit de veiligheid ten goede komt, hoeft het geen afbreuk te doen aan het Shared Space karakter.



Naarden: een obstakelvrije veilige zone tussen gevel en straatmeubilair (foto: Mobycon)

Gelukkig heeft Shared Space daarnaast ook een belangrijk voordeel ten opzichte van conventioneel ontwerp: ledere gebruiker is meer gefocused op de omgeving en overige weggebruikers. De kans dat blinden en slechtzienden over het hoofd gezien worden is hierdoor kleiner.

Al met al lijkt een Shared Space inrichting niet per definitie gevaarlijker voor blinden en slechtzienden. Het is wel onwenniger. Ontwerpers dienen, net als bij 'gangbare' verkeersontwerpen te ontwerpen vanuit het oogpunt van de zwakke verkeersdeelnemer. Hierdoor blijft de toegankelijkheid voor alle doelgroepen gewaarborgd. Door hier vanaf de ontwerptafel rekening mee te houden hoeft dit niet te leiden tot extra kosten.

De auteur is verkeerskundig adviseur en stedenbouwkundig ontwerper bij Mobycon te Delft.