

Shared Space

Kraakhelder door zijn eenvoud

Verkeersborden brengen meer veiligheid en duidelijkheid op de weg. Verkeersdrempels hebben een vertragende werking op het verkeer en zorgen aldus voor een veiligere wegsituatie. Het zijn gedachten die nog steeds voor veel verkeerskundigen leidend lijken te zijn in hun werk. Desondanks alle verkeerskundige veiligheidsmaatregelen kent Nederland in 2009 nog ca. 700 verkeersdoden per jaar. Een aantal jaar geleden heeft Hans Monderman een nieuwe visie op de verkeersveiligheid geïntroduceerd: Shared Space. Het concept heeft alle gebruikelijke ideeën op hun kop gezet en verkeerskundigen vanuit vrijwel de hele wereld geïnteresseerd. Hoe verhoudt Shared Space zich eigenlijk tot dat andere succesvolle Nederlandse exportproduct; het verkeersveiligheidsconcept Duurzaam Veilig?

Sanne Broekhof

Msc studente Ruimtelijke Planning
sanne.broekhof@wur.nl

Rinus Jaarsma

Universitair hoofddocent, leerstoelgroep
landgebruiksplanning
rinus.jaarsma@wur.nl

Verkeersveiligheid is een onderwerp waar we allemaal mee te maken hebben. Dagelijks staan er files vanwege verkeersongevallen en berichten in de kranten over verkeersongelukken. Vrijwel iedereen krijgt echter ook op een meer directe manier te maken met verkeersveiligheid. Wie heeft zich nog nooit geërgerd aan onveilige verkeerssituaties? Of nog directer, wie kent er niet iemand die betrokken is geweest bij een verkeersongeval of is zelfs zelf betrokken geweest bij een ongeluk in het verkeer?

Volgens de meest recente cijfers van de World Health Organisation overlijden er jaarlijks wereldwijd ca. 1.200.000 mensen en raken er tussen de 20 en 50 miljoen mensen gewond als gevolg van verkeersongevallen (WHO, 2009). Bovendien ontstaat hierbij ook grote economische schade, die wel op kan lopen tot 2½ procent van het bruto nationaal product (Elvik, 2000). Sinds 1972 daalt het aantal verkeersongevallen in Nederland. Waren er in 1972 nog 3264 dodelijke slachtoffers in 2009 is het aantal verkeersdoden voor het eerst sinds jaren onder de 700 slachtoffers.

Door de jaren heen zijn er vele methodes geïntroduceerd om de verkeersveiligheid te verbeteren. Denk hierbij niet alleen aan verkeersborden en stoplichten, maar ook aan drempels, flitspalen of het woonerf-concept (figuur1). Het zijn echter allemaal maatregelen die een zware stempel drukken op de openbare ruimte en daarmee op de kwaliteit van de leefomgeving.

Shared Space

“Treat people like zombies and they’ll behave like zombies. But treat them as intelligent, and they’ll respond intelligently” (Hans Monderman in the Sunday Times, 22 August 2004).

Een aantal jaren geleden is een volledig nieuwe benadering op verkeersveiligheid geïntroduceerd door Hans Monderman (Keuning Instituut, 2005). Huidige

verkeersontwerpen richten zich in de eerste plaats op de verkeersfunctie. Straten zijn ruimtes voor transport. Hierdoor is de weg een onveilig en onleefbaar gebied geworden. Kinderen mogen er niet spelen en er zijn vaak hulpmiddelen nodig om naar de overkant van de weg te komen. Binnen het gedachtegoed van Shared Space wordt de verkeersruimte opgedeeld in een gebied voor langzaam verkeer (de publieke ruimte), in samenhang met elders een gebied voor snel verkeer (de verkeerszone). Shared Space ambieert de publieke ruimte daar waar mogelijk weer tot een multifunctioneel gebied te maken. De traditionele scheidingen tussen voetgangersgebieden, fietspaden en de hoofdweg worden samen met de bijbehorende verkeersaanduidingen uit het straatbeeld verwijderd. Op deze manier wordt de kwaliteit van de openbare ruimte en leefomgeving van mensen vergroot, zonder dat het gemotoriseerde verkeer uit een gebied hoeft te wijken (figuur 2 en 3). Een belangrijk motto van Monderman was ‘liever veiligheid met onzekerheid dan ongelukken met duidelijkheid’. Het motto vat de essentie van Shared Space



Een verkeerssituatie waar veel verkeersborden het verkeer er niet duidelijker op maken

goed samen. Door zoveel mogelijk verkeersaanwijzingen uit het wegbeeld te verwijderen neemt het gevoel van veiligheid bij de weggebruiker (de subjectieve veiligheid) af. Mensen worden hierdoor allertoe en rijden voorzichtiger en de objectieve veiligheid neemt juist toe (Shared Space, 2008).

Zeven proefprojecten

In een Europees samenwerkingsverband zijn tussen 2004-2008 zeven proefprojecten met Shared Space uitgevoerd in Emmen, Haren, in de provincie Friesland, Bohmte (Duitsland), Ejby (Denemarken), Ipswich (Engeland) en Oostende (Belgie). Het hoofddoel van dit Europese samenwerkingsverband en de proefprojecten is het ontwikkelen van nieuw beleid dat op regionaal, nationaal en Europese schaal kan worden gebruikt voor de inrichting van de openbare ruimte. De resultaten van de projecten zijn tot nu toe veelbelovend.

Succes?

Op plaatsen waar de openbare ruimte volgens Shared Space principes is ingericht lijkt het aantal

verkeersongelukken te verminderen. Bovendien is de kwaliteit van de openbare ruimte zichtbaar verbeterd. Steeds meer gemeentes in Nederland waaronder bijvoorbeeld Arnhem en Alphen a/d Rijn zijn geïnteresseerd in het implementeren van Shared Space principes. Het dorp Makkinga is zelfs al meerdere jaren succesvol geheel verkeersbordenvrij (figuur 4).

Draagvlak

Het klinkt een beetje gek als je het voor het eerst hoort; verkeersborden verwijderen om meer veiligheid te creëren. Nadat het concept echter verder is uitgelegd en toegelicht tonen de meeste Nederlanders toch begrip voor Shared Space. Volgens onderzoek van Grontmij is het aantal verkeersongevallen in pilot project Haren gedaald, dit wordt toegeschreven aan het project Shared Space. Naar aanleiding van de positieve resultaten van de pilot projecten heeft Minister Eurlings in november 2009 twee miljoen euro voor verder onderzoek en ontwikkeling naar Shared Space toegezegd (Shared Space Institute, 2009).

Duurzaam Veilig & Shared Space

De daling van het aantal verkeersslachtoffers in Nederland sinds de jaren zeventig is niet 'vanzelf' gegaan, in tegendeel. Aangezien het effect van eerder genomen maatregelen in de jaren tachtig terug liep, is in 1992 het innovatieve concept Duurzaam Veilig geïntroduceerd door de SWOV (Koonstra et al., 1992). Verkeer wordt binnen het concept Duurzaam Veilig gezien als één systeem van infrastructuur, regelgeving, voertuigen en verkeersdeelnemers. Duurzaam Veilig heeft als doel om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen door een systeem toe te passen waarin functie, vorm, regelgeving en gebruik van de infrastructuur op elkaar zijn afgestemd, terwijl de voertuigen zijn aangepast aan de kwetsbare verkeersdeelnemer. Daarbij wordt tevens uitgegaan van de beperkte mogelijkheden van de verkeersdeelnemer. In een Duurzaam Veilig systeem is de verkeersdeelnemer goed opgeleid en – als slotstuk in het geheel – wordt er gecontroleerd of het feitelijke gedrag overeenstemt met het gewenste gedrag (de



Het Laweplein in Drachten is succesvol volgens Shared Space principes ingericht

Duurzaam Veilig-principe	Beschrijving
1. <i>Functionaliteit</i> van wegen	Monofunctionaliteit van wegen (stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen) in een hiërarchisch opgebouwd wegennet
2. <i>Homogeniteit</i> van massa's en/of snelheid en richting	Gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheid
3. <i>Herkenbaarheid</i> van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van weg-verloop en van gedrag van weggebruikers	Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van wegontwerp
4. <i>Vergevingsgezindheid</i> van de omgeving (fysiek) en van weggebruikers onderling (sociaal)	Letselbeperking door vergevingsgezinde omgeving (w.o. de berm) en anticipatie van weggebruikers op gedrag van anderen (compenserend en corrigerend)
5. <i>Statusonderkenning</i> door de verkeersdeelnemer	Vermogen om taakbekwaamheid in te kunnen schatten

Schema. Beschrijving van de vijf principes van (Door met) Duurzaam Veilig

handhavingcomponent).

Er worden binnen Duurzaam Veilig drie wegcategorieën, met elk een eigen vormgeving, onderscheiden. Stroomwegen faciliteren het gemotoriseerde verkeer over lange afstanden en erftoegangswegen ontsluiten de aanliggende woningen en erven. Beide categorieën worden onderling verbonden door gebiedsontsluitingswegen, in de praktijk zijn dat vaak de provinciale wegen. Erftoegangswegen (de gemeentelijke wegen, binnen en buiten de bebouwde kom) worden nadrukkelijk niet tot de verkeersruimte gerekend: de verblijfsfunctie staat hier voorop. Dat betekent ook, dat bij de inrichting richtlijnen weliswaar belangrijk zijn, maar dat er een grote speelruimte is voor oplossingen die gebruik maken van landschapskenmerken en cultuurhistorie in plaats van plateaus en verkeersborden. Het Beeldenboek Plattelandswegen (Hauptmeijer et al., 2008) laat hier mooie voorbeelden van zien. De recente scherpe daling van het aantal verkeersdoden wordt vooral aan de implementatie van Duurzaam Veilig toegeschreven. Daarom zal de komende jaren in het kader van "Door met Duurzaam Veilig" (SWOV, 2005) volop

verder worden gewerkt aan de herinrichting van het wegennet. Hiervoor zijn, voortvloeiend uit wetenschappelijk onderbouwde theorieën, vijf principes geformuleerd. Deze zijn weergegeven in het bovenstaande schema.

Op het eerste gezicht lijkt sprake te zijn van forse verschillen tussen Duurzaam Veilig en Shared Space. Vooral qua functionaliteit en herkenbaarheid (de principes 1 en 3 van Duurzaam Veilig) staat Shared Space voor een andere aanpak. Shared Space wil geen monofunctionele van wegen maar een multifunctionele openbare ruimte. Herkenbaarheid van de vormgeving wordt door Duurzaam Veilig nagestreefd via landelijk uniforme inrichtingskenmerken voor elke wegcategorie. Shared Space daarentegen kiest niet voor uniformiteit, maar wel voor een de lokale omstandigheden aangepaste vormgeving en uitrusting van de openbare ruimte om zo een vrijwillige gedragsverandering van alle gebruikers 'uit te lokken' (Methorst, 2007). Daarbij wordt een bepaalde mate van onzekerheid van de verkeersdeelnemers juist toegepast om het gewenste verkeersgedrag te bereiken. Hierbij moet wel een belangrijke kanttekening worden gemaakt: Duurzaam Veilig gaat nadrukkelijk over het gehele wegennet, en daarmee lijkt een deel van de principes in het schema bewust of onbewust meer toegespitst te



Een straat in Brighton ingericht volgens het Shared Space concept

zijn op het “snelle netwerk”, de onmisbare tegenpool van de verblijfsruimte met de erftoegangswegen.

Het gedachtegoed van Monderman ambieert de verkeersveiligheid en leefbaarheid te vergroten door chaos op de weg te creëren. Door een verkeerssituatie minder helder te maken, kan de veiligheid dus verbeteren. Randvoorwaarde is wel dat de snelheden van het verkeer (eigenlijk gaat het om de snelheidsverschillen tussen de verkeersdeelnemers) niet te hoog zijn: het homogeniteitsprincipe van Duurzaam Veilig. Met de inrichtings- en ontwerpprincipes van Shared Space ontstaan dan rustige, heldere en hoog kwalitatieve openbare ruimtes. Het principe van vergevingsgezindheid wordt hier bij uitstek in de praktijk gebracht. De nieuwe verkeerssituatie met alle weggebruikers samen doet misschien chaotisch en onduidelijk aan, maar het wegontwerp is kraakhelder. Net als de filosofie achter Shared Space.

Literatuur

Elvik, R. (2000). How much do road accidents cost the national economy? *Accident Analysis and Prevention*, 32, pp. 849-851

Hauptmeijer, W., R. van den Berg, R. Beunen, H. van Blerck, K. van Dam, C.F. Jaarsma en M. van Kelegom, (2008) *Plattelandswegen mooi en veilig*; een beeldenboek. CROW-publicatie 259. CROW, Ede (144 pp).

Jaarsma, C.F. and Spaas, J-P. (2007) The promising contribution of sustainable-safe 60 km/h-zones to rural road safety in the Netherlands, *Proceedings XXIIIrd World Road Congress PIARC, Paris (F)*, 17-21 September, p.1-14.

Keuning Instituut, Groningen and Senza Communicatie, Groningen, (2005), *Room for everyone, a new vision for public Spaces*. 2 april 2008.
http://www.Shared-Space.org/files/18445/SharedSpace_Eng.pdf.

Koornstra, M.J., M.P.M. Mathijse en J.A.G. Mulder, (1992). *Naar een duurzaam veilig wegverkeer: nationale verkeersveiligheid voor de jaren 1990 - 2010*. SWOV, Leidschendam. (185 pp.)

Methorst, R., (2007) *Shared Space: veilig of onveilig? Een bijdrage die er op gericht is om een populaire ontwerpfilosofie te objectiveren*. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, Antwerpen.

Shared Space, Hamilton-Baillie, B (2008), *Shared Space European Union and North Sea Programme*, 33 januari 2010. www.sharedspace.org.

Shared Space Institute (2009), *Research Budget*, 33 januari 2010. www.shared-space.eu.

SWOV, (2005). *Door met Duurzaam Veilig. Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020*. Leidschendam (250 pp).

WHO, (2009). *Global status report on road safety : time for action*. World Health Organization WHO, Geneva (http://whqlibdoc.who.int/publications/2009/9789241563840_eng.pdf)

Summary

The number of road fatalities in the Netherlands is decreasing since 1972. However, there are yearly still 700 deaths due to traffic accidents in the Netherlands. A few years ago a new approach that used completely new techniques to accomplish road safety, came up. This new approach, 'Shared Space', presumes public space as a multifunctional area. It has the ambition to combine the different functions in the area wherever this is possible.

The number of road accidents on the countryside is relatively high (Jaarsma, 2007). Until now, not much investigation is done on the implementation of 'Shared Space' on these roads. A first exploration shows that probably not all Shared Space principles are easy to adopt and implement in the countryside. However, the principles offer a useful start by attempts to make (minor) rural roads more attractive and safer.



Verkeersbordenvrij dorp Makkinga