

Shared space: het nieuwe verkeersconcept

Shared Space is een nieuw concept voor de inrichting van de openbare ruimte, waarbij wordt gestreefd naar ruimtelijke én democratische kwaliteit bij het zoeken naar oplossingen voor problemen in de openbare ruimte.

Shared space is het idee van de in 2008 overleden Friese verkeerskundige Hans Monderman. In de afgelopen twintig jaar zijn er in Noord-Nederland tal van pilot-projecten uitgevoerd op het gebied van shared space. Met het Europese Interreg-project Shared Space (2002-2006) is het concept op Europese schaal doorontwikkeld. Op initiatief van de provincie Fryslân en de gemeente Smallingerland is in 2008 het Shared Space Institute in Drachten opgericht. Per 1 december 2010 zijn alle activiteiten ondergebracht bij het nieuwe Kenniscentrum Shared Space. Kenniscentrum Shared Space werkt samen met en binnen de afdeling Built Environment (de opleidingen Bouwkunde, Civiele Techniek en Mobiliteit) van NHL Hogeschool in Leeuwarden en richt zich op de verdere innovatie en implementatie van het concept door middel van:

- Beleidsinnovatie
- Kennisontwikkeling
- Kenniscirculatie

Succesverhaal

In de benadering van shared space vormt de openbare ruimte het hart van de samenleving; een gebied om in te verblijven, anderen te ontmoeten, activiteiten te ondernemen of te ontspannen. De inrichting van de openbare ruimte moet daarom recht doen aan de verschillende functies en betekenissen die deze ruimte voor mensen vervult. Het streven bij de inrichting van de openbare ruimte is hierbij om te komen tot een balans tussen verkeer, verblijf en alle andere ruimtelijke functies. Inmiddels kan het shared space concept rekenen op landelijke en internationale belangstelling.

Een andere kijk

Naast veiligheid en ruimtelijke kwaliteit staat shared space voor proceskwaliteit. Van belang is dat niet alleen de eigen verantwoordelijkheid op straat, maar ook tijdens het proces van totstandkoming van een nieuwe herinrichting in belangrijke mate teruggaat naar de gebruikers van de openbare ruimte. Dit vraagt ook om een andere wijze van proces voeren, maar tevens tot een andere manier van samenwerken tussen de verschillende beleidsterreinen en/of sectoren binnen de overheid. Niet langer een overheid die op basis van richtlijnen en normen bepaalt hoe en wat er moet gebeuren, maar een proces waarbij gezamenlijk met bewoners, ondernemers en professionals problemen worden geïnventariseerd, doelen worden bepaald en oplossingen worden benoemd.

Samenwerking

Kenniscentrum Shared Space profileert zich als kennismakelaar en netwerkorganisatie. Het betrekken van studenten bij uitvoering van onderzoek en bij planvorming van nieuwe projecten heeft binnen het kenniscentrum Shared Space een belangrijke plaats. Daarbij wordt ook samengewerkt met andere disciplines binnen de NHL. Aangezien de openbare ruimte niet beperkt is tot die op het urbane vlak, zal voor plattelandsprojecten ook worden samengewerkt met bijvoorbeeld de Hogeschool VHL, onderdeel van de Wageningen Universiteit.

Verblijfsruimte versus verkeersruimte

Binnen het concept van shared space wordt uitgegaan van een zodanige inrichting van de openbare ruimte dat de belangen en de eigen verantwoordelijkheid van alle gebruikers van de ruimte voorop staan. De openbare ruimte wordt dusdanig ingericht dat die ruimte niet als een verkeersruimte wordt geïnterpreteerd (een ruimte om te passeren) maar als een verblijfsruimte (een ruimte om in te zijn). Voor de inrichting van de openbare ruimte maakt Shared Space helder onderscheid tussen verblijfsruimten en verkeersruimten. Een belangrijke reden om onderscheid te maken tussen verblijf en verkeer, is dat het gedrag dat mensen in een verblijfsruimte vertonen en van anderen verwachten totaal verschilt van het gedrag dat gepast en wenselijk is in een verkeersruimte.

Verblijfsruimte

De kern van shared space is dat wegen, straten en pleinen worden vormgegeven als mensruimte die sociaal gedrag tussen alle gebruikers bevordert. Een verblijfsruimte is een plek met verschillende functies. Een plek om te wonen, te winkelen of te ontspannen. Een plek waar mensen elkaar ontmoeten, zich prettig voelen en waarmee ze een binding hebben. In een verblijfsruimte zijn de bewegingsvrijheid van en sociale interactie tussen mensen maatgevend. Verblijfsruimte moet in de eerste plaats worden ingericht als mensruimte en moet uitnodigen tot sociaal gedrag. Een ruimte waarin mensen hun vrijheid, verantwoordelijkheid en autonomie kunnen ontplooiën, waarin ze dingen met elkaar kunnen regelen; en vooral een ruimte die ontworpen en ingericht is samen met die mensen die haar gebruiken.

Kenmerkend voor het gedrag van mensen in verblijfsruimten is dat hun bewegingen niet gestuurd worden door een van tevoren bepaald, eenduidig programma, maar door wat mensen van moment tot moment in de zin krijgen. De bewegingen zijn ongericht, onvoorspelbaar en relatief traag. In verblijfsgebieden laten mensen hun gedrag in belangrijke mate bepalen door de fysieke omgeving en het gedrag van anderen, waarbij oogcontact een belangrijke rol speelt. Verblijfsbewegingen zijn bewegingen van flaneurs, wandelaars en recreatieve fietsers, zonder haast of speciaal doel.

In zo'n ruimte is plaats voor iedereen, niemand domineert, de ruimtelijke inrichting en de ruimtelijke context wijst de weg en maken verkeersborden en verkeerslichten en andere corrigerende en sturende maatregelen welhaast overbodig. Burgers zijn

zelf verantwoordelijk, op zichzelf aangewezen en de door de overheid veelal toegepaste verkeersregulering worden zoveel mogelijk beperkt. De verblijfsruimte van de openbare ruimte neemt toe naarmate er meer te beleven en te ervaren valt. Daarom is het ook wenselijk dat de openbare ruimte allerlei nuttige functies kan vervullen waarvoor zij niet speciaal is ingericht.

Verkeersruimtes

Het economische, sociale, culturele en recreatieve leven speelt zich af op plekken die samen het verblijfsnetwerk vormen. Afhankelijk van hun interesses en verplichtingen verblijven mensen afwisselend op verschillende plekken. Soms liggen die plekken naast elkaar en hoeft het verblijven niet te worden onderbroken. Maar is dit niet het geval, dan moeten mensen reizen. Verplaatsing, al dan niet gebruikmakend van gemotoriseerd verkeer, is nodig om van de ene verblijfsplek naar de andere te gaan. Het verkeer dat op deze manier ontstaat, staat dus in dienst van onze mogelijkheden tot verblijven. Verkeer is in de meeste gevallen vooral een middel om een (reis)doel te bereiken en geen doel op zich.

De mens op doorreis is te gast in de verblijfsruimte en gedraagt zich er ook naar, anders dan in een verkeersruimte (stroomwegen). Een verkeersruimte is een plek die maar één doel dient, namelijk het verplaatsen van mensen of goederen. Deze is ingericht op het snel kunnen afleggen van grotere afstanden. Hier is de verkeersfunctie maatgevend voor de inrichting en het gewenste gedrag.

Om het netwerk van verblijfsruimtes te kunnen laten functioneren, is het noodzakelijk om over een goed functionerende hoofdwegenstructuur te beschikken. We moeten immers voorkomen dat het verblijven, waarbij mensen zich traag en onvoorspelbaar bewegen, moeilijk of zelfs onmogelijk gemaakt wordt door grote aantallen verkeersdeelnemers met doelgerichte bewegingen. Bij onvoldoende capaciteit en/of kwaliteit van de hoofdwegeninfrastructuur ontstaat filevorming en worden sluiproutes door verblijfsgebieden gezocht wat ten koste gaat van het functioneren van de verblijfsruimtes.

De aanpak van shared space werkt dus alleen wanneer de verschillende verblijfsplekken in het verblijfsnetwerk onderling snel bereikbaar zijn via een bovenliggend, relatief grofmazig netwerk van hoogwaardige, overwegend sectoraal-verkeerskundig ontworpen en beheerde verkeerswegen.

Een andere wijze van inrichten

In een shared space omgeving is het wenselijk het attentieniveau van weggebruikers te verhogen en snelheden zoveel mogelijk te beperken. De weggebruiker wordt door de wijze van inrichting van de ruimte zoveel mogelijk bewust gemaakt van de aanwezigheid van menselijke activiteiten. Hiermee treedt in zekere mate een vorm van onzekerheid op, welke een direct effect heeft op het gedrag in de ruimte en dient te leiden tot een objectief veiliger gedrag. De ruimte wordt hierbij zoveel mogelijk als een gedeelde ruimte ingericht, waarbij geen nadrukkelijk onderscheid wordt aangebracht voor de verschillende gebruikers van de ruimte.

Mensruimte

Shared space streeft naar een inrichting van de openbare (verblijfs)ruimte waarbij verkeer, verblijf en alle andere ruimtelijke functies samen in balans zijn: mensen kunnen zich verplaatsen, elkaar ontmoeten, samen dingen ondernemen of een plek of gebied leren kennen. De verblijfsruimte wordt zo ingericht dat we deze niet bekijken en interpreteren als verkeersruimte, maar als mensruimte, als een ruimte waar de verblijfsfuncties van de openbare ruimte voorop staan. De verblijfsruimte wordt dusdanig ingericht dat zij onderdeel uitmaakt van de plek en de omgeving. De inrichting van de openbare ruimte, cq. de weg, geschiedt hierbij vanuit het oogpunt van al haar gebruikers en waarbij omgevingsfactoren direct van invloed zijn op de vormgeving. Niet de auto, maar de menselijke maat, de context van de plek en multifunctionaliteit van de openbare ruimte worden als ontwerpuitgangspunten gehanteerd. De mens op doorreis voelt aan de inrichting van de ruimte dat hij hier te gast is.

In verblijfsgebieden en op plekken waar sociaal verkeersgedrag gewenst is, is het wenselijk het verblijfskarakter te versterken. Dit kan door een sterke terughoudendheid in de toepassing van verkeerstechnische instrumenten en/of accentuering van de ruimtelijke of landschappelijke context van de plek. Veilig verkeersgedrag in verblijfsgebieden moet dus niet worden afgedwongen met verkeerstechnische en juridische middelen, die de passant vertellen dat hij zich in een verkeersruimte bevindt, maar door versterking van de leesbaarheid van het verblijfskarakter van de ruimte.

Sociaal gedrag

Het fundament van shared space ligt in een socialere manier van interactie in het verkeer. Bij gedeeld ruimtegebruik moet de openbare ruimte met een verblijfsfunctie uitnodigen tot sociaal gedrag. Door het wegvallen van allerlei regels en zekerheden, komt een groter deel van de verantwoordelijkheid bij de mensen zelf te liggen. Zij dienen onderling en in samenwerking te regelen hoe ze zich bewegen. Door de onduidelijkheid die een ruimte oproept wanneer gebruikers naderen, worden ze voorzichtig. De weggebruiker moet aan de weg en zijn omgeving kunnen zien wat gepast en gewenst gedrag is.

Het streven is om interactie te bevorderen en oogcontact mogelijk te maken. Er wordt van uitgegaan dat wanneer mensen niet expliciet voorrang krijgen of moeten verlenen, de snelheid dan vanzelf omlaag gaat. Ook wordt er vanuit gegaan dat als een persoon respect van de verkeerdeelnemer vraagt, hij die ander ook moet behandelen met respect. De essentie is niet de gevoelde onveiligheid proberen weg te nemen, maar er gebruik van te maken. Gevoelde onveiligheid heeft nut. Hans Monderman, grondlegger in Nederland van het Shared Space concept, vertaalde dit in het motto 'Liever veiligheid met onzekerheid dan ongelukken met duidelijkheid'.

Ruimtelijke kwaliteit

Eén van de grootste negatieve effecten van de sterk verkeerstechnische benadering van de afgelopen decennia is de verrommeling van de openbare ruimte. De uniformiteit, verkeersborden en andere maatregelen hebben van veel openbare ruimten 'verkeersruimten' gemaakt. Een groot aantal plekken is hierdoor zijn identiteit kwijtgeraakt.

Binnen een shared space-inrichting wordt gestreefd naar een inrichting ingebed in de context van de ruimte. Shared space is hierbij niet een model waar de ruimtelijke context als beperking fungeert en waarbinnen oplossingen passend worden gemaakt en de sociale context buiten beeld blijft, maar een methodiek waarbij de lokaal sociaal, economische en ruimtelijke context als basis en inspiratiebron dient voor het vinden van oplossingen.

Het verblijfskarakter van 'mensruimte' wordt versterkt door verkeer en infrastructuur in te bedden in het ruimtelijke ontwerp van een plek, aangepast aan de lokale en regionale context. Landschappelijke en culturele structuren en elementen, die voorheen niet of moeilijk te ervaren waren, worden opnieuw voelbaar en zichtbaar gemaakt. Gedeeld ruimtegebruik speelt in op het eigen karakter van de weg, de kruising, de bebouwing en de omgeving om een weg veiliger en mooier te maken. De benadering van gedeeld ruimtegebruik biedt aangrijpingspunten om cultuur-historie van een bepaalde plaat te respecteren en zelfs te benadrukken. Bijvoorbeeld door de plekken meer toegankelijk te maken.

Shared space is meer dan verkeer

Shared space heeft niet alleen betrekking op verkeer, maar kan worden gezien als onderdeel van een maatschappelijke transitie, waarbinnen de relatie tussen overheid en burger verandert; minder regeldrift aan de kant van de overheid, meer eigen verantwoordelijkheid aan de kant van de burger. Tegelijkertijd komen we problemen tegen die zo complex zijn, dat ze altijd vele beleidsvelden raken. Men probeert die problemen veelal met regelgeving te bestrijden, maar men begint steeds beter in te zien dat dit op den duur niet de juiste oplossing is.

Nieuwe vormen van verantwoordelijkheid moeten op de plaats komen van nieuwe regels. Daarvoor is ieders medewerking noodzakelijk. Maar burgers, politici, beleidsmedewerkers en experts bewegen zich in gescheiden werelden. Alleen wanneer zij elkaars mogelijkheden en onmogelijkheden leren kennen en leren begrijpen kunnen zij met elkaar een dialoog aangaan en samen naar oplossingen zoeken. Shared Space levert hiervoor concrete handvatten. Het brengt mensen met verschillende achtergronden en kennis bij elkaar rond een onderwerp dat hen allemaal betreft: de openbare ruimte. Deze ruimte delen we met elkaar, het is onze leefomgeving. Als we invloed erop kunnen uitoefenen hoe die leefomgeving er uitziet, en als we ons daarin vrij kunnen bewegen en ontplooiën, heeft dit uitwerkingen op ons maatschappelijk welzijn en op onze maatschappelijke welvaart.

Shared space omvat daarom tevens expliciete denkbeelden over de relatie overheid-burger en over het proces waarlangs ruimtelijke inrichting tot stand komt. In de visie van Shared Space is het niet alleen de taak van de overheid om alle problemen zelf op te lossen. Particulieren, bedrijven en maatschappelijke organisaties kunnen onder bepaalde omstandigheden en voor bepaalde problemen vaak zelf problemen oplossen. De overheid is geen verzorger en oplosser van alle problemen in de samenleving, de overheid is 'faciliterend' en 'in staat steller' ('empowerment' van burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties). Wel zal de overheid grenzen moeten stellen en kaders moeten aangeven waarbinnen oplossingen gezocht kunnen worden en wat burgers zelf kunnen oplossen en waar professionele hulp nodig is.

Van belang is dus dat niet alleen de verantwoordelijkheid in de straat, maar ook tijdens het proces van totstandkoming van een nieuwe herinrichting meer teruggaat naar bewoners en ondernemers. Ambtelijke en politieke vertegenwoordigers van overheden, deskundigen, burgers en hun belangenorganisaties werken samen aan de voorbereiding en realisatie van beleid en aan het beheer van de resultaten daarvan. Centrale gedachte hierbij is dat de overheid meer moet aansluiten bij de wensen en behoeften van de 'eindgebruiker' en diens kennis en kunde beter moet benutten. Dit vraagt ook om een wijze van proces voeren, maar tevens tot een andere manier van samenwerken tussen de verschillende beleidsterreinen en/of sectoren. Niet langer alleen de overheid die bepaalt hoe en wat er moet gebeuren, maar een proces waarbij gezamenlijk met bewoners en ondernemers problemen worden geïnventariseerd, doelen worden bepaald en oplossingen worden bedacht en uitgewerkt. Wel zal de overheid verantwoordelijk blijven voor het bepalen van de doelen en de kaders waaraan de oplossingen moeten voldoen. Over de samenwerking tussen de verschillende disciplines kan worden gesteld dat het voor de totstandkoming van een Shared space omgeving belangrijk is dat verkeerskundigen, stedenbouwers, beheerders en civiele ingenieurs integraal met elkaar samenwerken.