

## 15 jaar Shared Space

Pieter de Haan  
Coördinator Kenniscentrum Shared Space  
NHL - Leeuwarden

### **Samenvatting**

Shared Space begon in Fryslân dankzij de tegendraadse opvattingen van Hans Monderman over regelen van verkeersgedrag. Van het wegnemen van veel van de verkeerssignalen, borden, lijnen en lichten naar een concept voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Verbreid in Nederland maar ook wereldwijd wordt hard gewerkt aan ondersteunend onderzoek en kijken we vooruit.

### **Trefwoorden**

Shared Space, Monderman, Pieter de Haan, Kenniscentrum NHL.

[www.nhl.nl/sharedspace](http://www.nhl.nl/sharedspace)

## 1. 15 Jaar Shared Space

Het begon in gemeenten als Smallingerland (Drachten) en Ooststellingwerf, waar Hans Monderman, verkeerskundige in dienst van de Gemeente zich afvroeg waar al dat regel in het verkeer eigenlijk toe diende.

Was het niet wat veel en was het nog wel effectief? Werden de weggebruikers niet te veel verondersteld dom en erg volgzaam te zijn? Werden die signalen niet veel te veel gebruikt als een afwenteling van de verantwoordelijkheid van de overheid. Maar konden tegelijkertijd de weggebruikers niet veel meer in onderlinge verstandhouding het verkeer regelen?

Hij wist gemeentebesturen te overtuigen om experimenten te beginnen. Die experimenten hebben alle een permanent karakter gekregen. Echter enig onderzoek ontbrak en voor overtuiging is op de lange termijn méér nodig dan enthousiaste woorden alleen. Hans Monderman overleed een aantal jaren geleden, maar inmiddels stond hij allang niet meer alleen in zijn denkbeelden en werd het stokje overgenomen.

Onder andere namen kwamen elders ook initiatieven van de grond, in Zwitserland, “Begegnungszonen” en in Frankrijk “Villes plus sûres”. In Zweden en Denemarken en later ook steeds meer in Groot-Brittannië. De naamgever van het concept Ben Hamilton Baillie stedenbouwkundige en architect in Londen deed daar veel werk ter introductie van het concept.

### **Van concept naar organisatie.**

In 2002 werd een Europees Interreg project gestart voor 4 jaren, artikelen werden geschreven en internationale belangstelling groeide. In een fors aantal steden in eerste instantie in de regio rond de Noordzee, maar later ook in meer Europese landen werden locaties ingericht volgens het principe van Shared Space. De reikwijdte in Nederland bleef enigszins achter en beperkte zich (toen nog) vooral tot het Noorden van het land.

De Provincie Fryslân bekommerde zich om het resultaat van het Europese project. Dat mocht eigenlijk niet verloren gaan en daarom werd een Kennisinstituut Shared Space in het leven geroepen, mede gesteund door de gemeente Smallingerland. Twee jaar mocht dit instituut zich richten op wat verder nodig was en een stimulans zijn voor de verdere ontwikkeling. Om het initiatief minder geïsoleerd te laten zijn werd het instituut als Kenniscentrum Shared Space ondergebracht bij de NHL-Hogeschool in Leeuwarden, afdeling Built environment, waar de opleiding verkeerskunde reeds lange tijd doende was met onderzoeken en opleiding onder meer op het terrein van Shared Space. Deze omgeving gaf een betere integratie van het concept met andere domeinen en verbreedde de basis door uitwisseling met studenten en docenten.

### **Van idee en concept naar beleid.**

De provincie Fryslân heeft Shared Space in haar beleid opgenomen als uitgangspunt voor inrichting van infrastructuur. Zij heeft dit mogelijk gemaakt door de Brede Doeluitkering (BDU) voor gemeenten te oormerken met Shared Space als richtlijn. Daardoor kon realisatie van een aantal projecten gemakkelijker gemaakt worden en was de inzet van het Kenniscentrum ook mogelijk. In een aantal gemeenten is Shared Space nu opgenomen in het GVVP als voorkeurs optie voor inrichting van de openbare ruimte.

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is een gids gemaakt waarin de stand van zaken van Shared Space wordt weergegeven.

In een gezamenlijke publicatie met het CROW is een vergelijking gemaakt tussen Duurzaam Veilig en Shared Space.

Aan de NHL-hogeschool werd een zogenaamde RAAK-subsidie verleend om te komen tot onderzoek op het terrein van Shared Space. Studenten en docenten uit diverse disciplines werkten twee jaar aan onderzoek naar Shared Space. Daarbij waren gemeenten, provincie en organisaties als Veilig Verkeer Nederland, Politie, Dorpsbelangen en Fietzersbond betrokken. Ook dit is uitgemond in een publicatie.

Verder is ook gepubliceerd in enkele (buitenlandse) vakbladen. Congressen zijn bezocht en bijdragen zijn geleverd. Dit gebeurde in Nederland, maar ook veel in het buitenland. De belangstelling is nog steeds toenemend en alleen in het lopende jaar zijn delegaties ontvangen uit Nieuw Zeeland, Brazilië, China, Zuid-Korea, Oostenrijk, Duitsland, Denemarken, Polen, en Noorwegen.

Niet alleen in Nederland, maar ook in Finland, Roemenië, Oostenrijk, Groot Brittannië en Duitsland wordt momenteel bijgedragen door middel van advieswerk aan realisatie van Shared Space projecten.

## ***Ervaringen***

In de loop van ruim 15 jaar denken over en werken met Shared Space in de diverse organisatorische configuraties zijn een aantal zaken duidelijk geworden.

### **Proces.**

Het proces is de werkwijze om tot een inrichting te komen. Meestal startend met een probleem, een wens omtrent de openbare ruimte. Dit kan worden geuit door omwonenden, door gebruikers, maar kan ook uit de bestuurlijke contreien voortkomen.

In dat proces met de gebruikers staat in eerste instantie nog niets vast over de oplossing, het probleem, de wens wordt eerst duidelijk. De beheerder van de openbare ruimte faciliteert de gebruikers om te komen tot oplossingen. De politiek wacht de uitkomsten af en besluit vervolgens. De realisatie, als laatste fase van het project, resulteert dan in een oplossing die van de gebruikers is. Die oplossing is dan ook duurzaam.

In de loop van het ontwikkelen van het concept van Shared Space is gebleken dat het proces van doorslaggevende aard is. Het is een bepalende conditie voor het welslagen en de houdbaarheid van de nieuwe inrichting.

### **Research**

Door de start met overtuiging en vooral trial and error in de periode Monderman werd duidelijk dat een goede wetenschappelijke basis voor het concept ontbrak. Het was ook niet gemakkelijk om eerst onderzoek te doen, het concept moest er immers eerst zijn en bestond eigenlijk alleen maar als het eerst gerealiseerd werd. Door de Noordelijke Hogeschool zijn vervolgens een aantal evaluaties uitgevoerd, maar omdat van de locaties die heringericht werden geen goede metingen vooraf waren gedaan, was een echt goede evaluatie ook niet

goed mogelijk. Met deze beperkingen is toch voortgewerkt en geleidelijk werden door wetenschappelijke instituten zaken opgepakt om vragen te beantwoorden. Inmiddels is een onderzoeksagenda gemaakt en zijn contacten met universiteiten ook in het buitenland tot stand gekomen om verder onderzoek te doen uitvoeren.

## **Doel.**

Het concept van Shared Space leek in het begin vooral gericht op het wegnemen van verkeerslichten, borden en andere signalen, het terugbrengen van de verantwoordelijkheid voor het verkeersgedrag van de wegbeheerder naar de weggebruiker. In Engeland werd zelfs gesproken van “naked streets”. Daar was de aanleiding vooral de “cluttering” van de wegen en straten en interesseerde niet de “road administration” zich zozeer voor het concept, als wel de “National Heritage”. Zij meenden dat alle lichten (en in Groot Brittannië ook hekken) en borden veel zicht op monumenten ontnam.

In Nederland is geleidelijk het doel van Shared Space verschoven van een verkeersoplossing naar vooral de kwaliteit van de openbare ruimte. Dat leidde er ook toe dat meer en meer het concept werd toegepast op een grotere omgeving dan alleen wegkruisingen, het concept werd onderdeel van een verkeerssysteem en van stadsontwerp. Samenwerking met stedenbouwkundigen en architecten begon steeds meer de regel te worden. In een bijdrage aan BBC-radio werd zelfs gezegd: *Angela Saini explores shared space - an idea set to bring peace and harmony to our streets*. Als nuchtere Friezen zijn wij toch wat bescheidener in onze ambities!

Verkeersveiligheid vergroten is niet het doel. Het valt in Nederland ook niet mee om met inzet van zeer veel energie te komen tot nog slechts een zeer kleine daling van het aantal ongevallen. Nederland heeft immers relatief gezien een heel laag aantal verkeersongevallen, al is in het laatste jaar weer een lichte stijging te zien. Bovendien is de registratie in ons land van dien aard dat het niet gemakkelijk is om effecten op een statisch verantwoorde aan te tonen, zeker als het gaat over een relatief korte onderzoekstermijn. Wij zien verkeersveiligheid meer als een bijproduct van een shared space inrichting.

## **Profeet in eigen land.**

Hans Monderman heeft veel weerklank gevonden voor zijn ideeën, maar het leek er vaak op dat deze profeet meer in het buitenland dan in het eigen land geëerd werd. De belangstelling in het buitenland is nog steeds groot en in Groot Brittannië is nu Shared Space als concept reeds opgenomen in het nationale handboek voor wegontwerp. In Londen is Exhibition Road dit jaar gereed gekomen en is daarmee het grootste project tot nu toe. Een investering van ruim € 28 miljoen met de nodige protesten is dat toch doorgezet en het lijkt er op dat het voldoet en heeft zeker geleid tot een grotere acceptatie van het concept.

Niettemin begint nu in ons land ook acceptatie van het concept te ontstaan. De voordelen worden gezien en politici durven ook deze (min of meer controversiële) stap te doen.

## **Juridische aspecten.**

Shared Space leek strijdig met de wet en in ieder geval met de (CROW-)richtlijnen en er zouden juridische consequenties uit kunnen volgen. Inmiddels is gebleken, o.a. uit het RAAK-project, dat dat niet is gebeurd, dat juridisch er ook geen strijdigheid te vinden is in de wetgeving en dat eventuele conflicten konden worden opgelost. Met name met de politie is vaak gediscussieerd over de vormgeving en bebording van locaties. Dit heeft dan geleid tot compromissen, zonder dat aan de kern van het concept geweld werd aangedaan.

Er is geen sprake van het wegnemen van alle verkeersregels, maar waar niet hóéft te worden geregeld wordt dat ook niet gedaan. De drie belangrijkste zijn het algemene artikel 5 (Wegen verkeerswet) dat een weggebruiker verantwoordelijk is voor veilig rijgedrag.

Verder dient een ieder zich te houden aan de regels van rechts houden en rechts voorrang geven. Voor deze regels zijn geen verkeerstekens noodzakelijk.

### **Veiligheidsgevoel en objectieve (on-)veiligheid.**

Uit diverse interviews bij weggebruikers in Shared Space bleek dat er sprake was van een zeker onveiligheidsgevoel. Vaak werd dit verwoord als “onzekerheid”, chaotisch”, “onduidelijk”, “onoverzichtelijk” of soms zelfs als “onveilig”. Daar tegenover stond wel meestal dat de omgeving mooier, menselijker werd gevonden.

Het zal nog een uitdaging blijven om een subjectief onveiligheidsgevoel te doen verminderen in Shared Space met behoud van het principe dat een enigszins onduidelijke situatie leidt tot meer oplettendheid en onderlinge afstemming.

Langzamerhand laten de cijfers m.b.t. ongevallen zien dat het aantal afneemt en zeker dat de ernst van de ongevallen afneemt. Het is nog te vroeg, zoals hierboven als gesteld, om harde gegevens te kunnen produceren omtrent de toegenomen objectieve onveiligheid in Shared Space.

### **Bewaking concept.**

Hoewel het concept onder de naam Shared Space niet een beschermde status heeft, waken we er toch voor om het zo zuiver mogelijk toegepast te krijgen. De kans bestaat dat een dergelijk concept te pas en te onpas gebruikt wordt, en erodeert tot een nietszeggende manier van inrichting van de openbare ruimte. Het concept en de naam vastleggen is moeilijk, aangezien het een brede toepassing kent en in vele variaties wordt en moet kunnen worden toegepast. Dat is immers ook de kracht ervan, het is nooit standaard, altijd aangepast aan wat de omgeving vraagt, in samenspraak met de gebruikers en zo mogelijk in relatie tot de historie van de plek. “Shared Space – light “ moet dan ook uit den boze zijn.

### **Kwetsbare groepen.**

Ook uit de ervaringen van de laatste jaren is naar voren gekomen dat kwetsbare groepen extra aandacht verdienen.

Uit de evaluaties blijkt dat ouderen in het begin, na de realisatie van een Shared Space – inrichting enig vermijdingsgedrag vertonen. Dit blijkt uit interviews bij evaluaties. Echter zij komen na enige tijd, na herwinning van vertrouwen, soms met hulp van anderen, weer terug en wagen het erop.

Voor kinderen kan het ook nog een probleem zijn, immers terdege hebben zij geleerd dat er verschil is tussen trottoir en weg, dat oversteken veel uitkijken vergt en dat steeds snelverkeer moet worden gemedend. Voor de schoolkinderen is inmiddels samen met Veilig Verkeer Nederland een lesbrief als pilot ontwikkeld en binnenkort wordt gestart met een groter project dat voor de Friese scholen kan worden gebruikt.

Het belang van blinden en slechtzienden vraagt veel aandacht voor de ontwerpers van Shared Space. In Groot Brittannië leidt dit zelfs tot controverses, in Nederland wordt constructief samengewerkt met het adviserend instituut Koninklijke Visio. Ook de belangverenigingen zien dat het ontwerpen van de openbare ruimte met gebruikmaking van Shared Space een gegeven is en dat het bevorderen van de belangen van hun doelgroepen daarin de beste

strategie is. Een promotie onderzoek naar de wijze waarop blinden en slechtzienden omgaan met Shared Space is afgerond. De resultaten geven vertrouwen dat een goede implementatie van de aspecten, die voor blinden van belang, zijn mogelijk is en het Kenniscentrum Shared Space gaat hier graag mee aan de slag.

Voor gehandicapten, slecht ter been en gebruik makende van rolstoelen lijken geen speciale problemen in Shared Space te zijn. Evenwel zal voor hen ook aandacht nodig zijn vooral als het gaat om de details in de ontwerpen.

## **Onderzoek.**

Zoals al opgemerkt is reeds enig onderzoek verricht. Evaluatiestudies zijn gereed en gepubliceerd, een aantal is in uitvoering. Dit veldonderzoek leidde af en toe tot observaties die nader onderzoek vergden. In eerste instantie werd gesteld dat *communicatie* de sleutel was tot de verklaring van het gedrag in Shared Space. Echter die stelling miste enige wetenschappelijke grondslag. Verondersteld mag worden dat wanneer communicatie met de wegbeheerder middels borden en signalen wegvalt, dat dan meer communicatie nodig zal tussen weggebruikers. Dit laatste is onlangs vastgesteld door een groep studenten van de Rijks Universiteit Groningen. De volgende vraag doemt dan al weer op: wat is de inhoud van die communicatie?

Het onderzoek naar de wijze waarop blinden en slechtzienden gebruik maken van Shared Space wees uit dat veiligheid niet een belangrijk punt is, maar dat de mogelijkheid tot oriëntatie op sommige plaatsen te wensen overlaat.

Onderzocht gaat ook worden op welke schaal het concept in het totaal van een gemeente ingevoerd is en voortgezet kan worden en of dit denken ook beklijft.

Aan de Universiteit van Hasselt in België krijgt Shared Space ook meer aandacht en bij de SWOV in Nederland is en wordt onderzoek gedaan naar aspecten van dit concept.

## **Nader onderzoek en openstaande vragen.**

Vanuit de psychologie en ook de sociale psychologie zijn goede onderzoeken relevant en worden ook verdere onderzoeksresultaten verwacht.

We willen nog graag weten wat de economische effecten zijn, het consumentengedrag. Heeft de omgeving invloed daarop en is een Shared Space – omgeving daarvoor een goede conditie?

Onbekend is ook of het concept in diverse culturen kan worden ingevoerd en op dezelfde manier.

Vele malen wordt gevraagd of Shared Space als inrichtingsconcept duurder is dan de traditionele inrichting. Dit is lastig te beantwoorden, ook omdat het gaat om de duurzaamheid van het ontwerp, de kosten van het proces en de winst van het afnemen van de weerstand bij de gebruikers bij een oplossing van bovenaf.

De milieueffecten van een ander verkeersgedrag zijn ook nog niet in kaart gebracht.

Erg belangrijk is ook de vraag of het totale verkeerssysteem van een gemeente vraagt om aanpassing als Shared Space tot ontwerpuitgangspunt wordt genomen.

We weten ook niet tot welke verkeersintensiteit nog kan worden gewerkt met het concept. Zo zijn er nog vele vragen die een antwoord verdienen. Waarschijnlijk zullen er ook altijd vragen blijven.

### **Methoden.**

Eigen veldonderzoek, studie van onderzoeken van anderen, worden bijeengebracht in een kennisbank en die kennis wordt toegankelijk voor degenen die zich bezighouden met de openbare ruimte. Deze kennisbank is in ontwerp gereed en wordt momenteel gevuld. Ontwerpateliers zijn gehouden, samen met betrokkenen, overheden en gebruikers van de openbare ruimte om het proces starten om te komen tot duurzame oplossingen voor problemen in die openbare ruimte. Voorbeelden hiervan in Sneek, Leeuwarden en Zwolle. Amsterdam is in voorbereiding.

Advisering en coaching, workshops, voorlichting, inspiratie en deelname aan bijeenkomsten die tot doel hebben om het andere denken over het gebruik van de openbare ruimte te bevorderen.

Vele delegaties uit binnen- en buitenland worden ontvangen en in het veld kunnen zij rechtstreeks uit eigen waarneming zien hoe Shared Space werkt.

Samen met onderzoeksinstituten en universiteiten willen we onderzoek bevorderen dat fundamentele vragen kan beantwoorden.

### **Toekomst.**

Shared Space lijkt niet meer een lokale afwijking te zijn in het denken over de openbare ruimte. Het heeft zich een plaats daarin verworven. Die plaats is behoorlijk stevig en meer en meer gaat het een alternatief vormen voor traditionele inrichting.

Voor een (klein) Kenniscentrum Shared Space zal het moeilijk worden om het geheel te blijven overzien. Uitbreiden van het kennisnetwerk, met "focuspoints" op diverse plaatsen, verder gaand onderzoek en samenwerking met professionals van overheden en consultants zal in de toekomst veel aandacht nodig hebben.

De belangstelling vanuit "Brussel" voor het concept leidt mogelijk tot opnieuw een internationaal project.

Tenslotte blijkt interesse te bestaan om toepassing van het concept ook in andere domeinen te onderzoeken. Domeinen waar veel is "geregeld" vaak zoveel dat de regels de gewone menselijke communicatie in de weg staan, zodat sociale en humane omgangsvormen worden verdrongen. Een (virtuele) shared space zou dat misschien mogelijk maken.