

SHARED SPACE

EEN INNOVATIEF VERKEERSCONCEPT
ZONDER REGELS

PIETER DE HAAN, SJOERD NOTA
ONDER REDACTIE VAN KARIN BROER

NOORDBOEK



Voorwoord

Een dorpszaaltje in het Friese Oentsjerk; een bewonersavond met Dorpsbelangen, de gemeente en Hans Monderman, verkeersadviseur bij de provincie Fryslân. Na een korte introductie van de mensen achter de tafel neemt Hans het woord: “Wie willen er allemaal 30 km per uur in het dorp?” Alle handen in de zaal gaan de lucht in. Hans: “Dat is dan bij deze afgesproken, kunnen we nu aan de koffie.”

Als ik denk aan de ontwikkeling van Shared Space komen herinneringen terug aan de eigenwijsheid, de humor en de betrokkenheid van verkeerspionier Hans Monderman. De maandagochtend dat hij met dikke ogen het provinciehuis binnenkomt. Hij heeft niet geslapen. De provinciale rotonde Koudenburg is vlak voor het weekend opengegaan, Nederlands eerste rotonde buiten de bebouwde kom, met voorrang op de rotonde. Draaiend en woelend heeft Hans de slaap niet kunnen vatten: “Ik ben eruit gegaan en ernaartoe gereden, alles nog eens checken.”

Ik denk aan de vele discussies bij het CROW, het landelijk kennisplatform voor verkeer in Ede, over de introductie van rotondes. Noord-Nederland werd verweten dwars te liggen over de vormgeving en de voorrangsregeling voor fietsers binnen de bebouwde kom. Hans Monderman en zijn noordelijke verkeerskundige collega's Hans Oude Egberink en Adrie de Vries geven nog eens een college fietsveiligheid op basis van jaren ontwerpen, aanleggen en observeren.

Maar ik denk ook aan de vele internationale conferenties waar Hans zijn ideeën mocht komen uitleggen. En toen hij te ziek werd, kwam er een straalzender in de straat in Ureterp, die zijn bijdrage de oceaan overstuurde naar Rio de Janeiro. Monderman was een pionier, maar hij vond in de loop van zijn carrière gelijkgestemden over de hele wereld, zoals Jan Gehl uit Kopenhagen en David Engwight uit Brisbane, schrijver van het boek *Mental speed bumps, the smarter way to tame traffic* en de man die een zitbank midden op een kruispunt zette om het verkeer te observeren én langzamer te laten rijden.



Deze momentopnamen vormen slechts een korte bloemlezing uit de ontwikkeling van Shared Space. Er zijn er nog tientallen aan toe te voegen. Hoe een ruwe diamant een pronkstuk werd. Klovend, slijpend, polijstend kwam een concept tot stand dat zich niet eenvoudig in een vakje laat drukken. De auteurs van dit boek zijn er zeer goed in geslaagd om de ontwikkeling van het concept Shared Space geordend in een boek op te schrijven. Achter al het ontwikkelwerk van Hans Monderman – en in de latere fase van zijn opvolger Henk Veenstra – gaat een wereld schuil van uren praten, denken, kijken, discussiëren, schetsen, bellen, autorijden, lunchen bij de chinees, enzovoort.

Hopelijk daagt dit boek u uit om waar te nemen, te kijken naar de prachtige foto's van Reyer Boxem, u te verdiepen in de ideeën van Shared Space en kritisch na te denken. Zoek naar het waarom, blij nieuwsgierig en oordeel niet te snel! Mijn persoonlijke favoriet uit het hele gedachtegoed dat in dit boek wordt beschreven, is het 'negen-cellenmodel' waar Hans op een dag mee kwam. Het is een soort Rubiks kubus voor de verkeerswereld, zes maal negen cellen. Ik stel me Hans voor, in het hiernamaals, de kubus draaiend om de perfecte staat te bereiken.

Sipke van der Meulen

Secretaris Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân



Een stille revolutie

De afgelopen 25 jaar heeft zich een stille revolutie voltrokken in Noord-Nederland. Tal van kruisingen, dorpsstraten en pleinen zijn op een andere manier ingericht dan volgens de gebruikelijke richtlijnen op het gebied van infrastructuur en verkeer.

Het was Hans Monderman, verkeerskundige bij de provincie Fryslân, die in de jaren '80 de ideeën bij elkaar sprokkelde voor een andere aanpak voor de inrichting van de openbare ruimte. Niet langer stond het gebruikelijke verkeersinstrumentarium van verkeersborden en markeringen voorop. Hij zocht naar manieren om de openbare ruimte weer een mensruimte te maken, een ruimte waarin verkeerssituaties gereguleerd worden op basis van eigen verantwoordelijkheid van mensen, in plaats van regels en verkeersborden.

De bevlogenheid van Monderman én de rechte rug van een aantal wethouders van Friese gemeenten zorgden dat de eerste projecten werden uitgevoerd. De hoofdstraat van Oudehaske werd weer een echte dorpsstraat, Makkinga kreeg de titel van het eerste 'verkeersbordenvrije' dorp van Nederland en de gemeente Smallerland liet in Drachten op een van de drukste kruisingen een bijzondere rotonde aanleggen. Gedurfde experimenten in hun tijd.

Maar Monderman kreeg gelijk, het bleek dat zijn ideeën in veel gevallen goed uitpakten. Niet altijd en overal ideaal, maar in grote lijnen wel. Zijn aanpak leidde tot veiliger verkeerssituaties waarin meer sociale interactie ontstond en die er bovendien mooier uitzagen.

Met de komst van een Europees Interreg-project kregen de ideeën van Monderman een naam: Shared Space. In dit Interreg-project werkten diverse overheden en wetenschappers uit verschillende West-Europese landen samen in de periode 2004-2008. Centraal stond daarbij de zoektocht naar nieuwe werkwijzen om de verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid van openbare ruimtes te verbeteren. Sindsdien bestaat ook het kenniscentrum Shared Space, de initiatiefnemer van dit boek.

Shared Space is vanaf het begin controversieel geweest in de verkeerswereld. Het leidde tot vinnige en niet altijd vruchtbare discussies. Maar langzamerhand is het tij gekeerd. Mensen in de vakwereld hebben ingezien dat deze aanpak een waardevolle aanvulling kan zijn in de gereedschapskist van de verkeerskundige om bijvoorbeeld de snelheid van het autoverkeer te dempen.

Monderman en zijn opvolgers bij de provincie, waaronder Henk Veenstra, hebben Shared Space altijd breder gezien dan een verkeersveiligheidsconcept. Namelijk als een andere, meer integrale manier van werken, waarbij samen met bewoners en gebruikers naar oplossingen wordt gezocht om de problemen in de openbare ruimte op te lossen, daarbij de hulp inschakelend van landschapsarchitecten, stedenbouwkundigen en ook verkeerskundigen.

In dit boek geven we een beeldend overzicht van de ontwikkeling en de hedendaagse toepassing van het concept Shared Space. Dit boek wil inspiratie bieden voor allen die overwegen om Shared Space in te zetten voor het herstel van menselijke maat, ruimtelijke kwaliteit, verkeersveiligheid en identiteit in onze openbare ruimtes.



Leeuwarden, Stationsplein

Openbare ruimte & verkeer

‘Auto’s zijn een zegen, maar op den duur verstikken ze onze bewegingsvrijheid en bedreigen ze zelfs de kwaliteit van het stedelijk leven’, zo vatte in 1963 de Britse minister van Verkeer het rapport *Traffic in Towns* van Colin Buchanan samen, waarin voor het eerst werd gewaarschuwd voor de effecten van massaal autogebruik.



Leeuwarden, Stationsplein

Er zijn weinig fenomenen die zo'n bepalende invloed op de openbare ruimte hebben gehad als de opkomst van de auto. De entree was o zo voorzichtig, automobilisten werden gemaand rekening te houden met de omgeving. De allereerste auto's werden in Engeland voorafgegaan door een man met een vlag, die omstanders op het gemotoriseerde gevaar wees. Na de Tweede Wereldoorlog groeide het aantal auto's in de westerse wereld fenomenaal. De auto werd symbool van vooruitgang en welvaart. En in de jaren zestig van de vorige eeuw maakten politici en beleidsmakers zich klaar om de auto ruim baan te geven.

Met een toenemend aantal auto's in het straatbeeld werden bredere wegen en meer parkeerplaatsen aangelegd. Kruisingen en verkeersknooppunten werden aangepast voor een hogere snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Het ging om doelmatige en efficiënte ontwerpen voor de groeiende hausse aan auto's. Zo is sluipenderwijs verkeer en verkeersinfrastructuur

grote delen van de openbare ruimte gaan overheersen. In deze periode sneeuwde de positie van voetgangers en fietsers onder.

De openbare ruimte veranderde van een plek met meerdere functies in een plek waar de verkeersfunctie de belangrijkste was. Verblijfsgedrag, wat vaak leidt tot trage, diffuse en onvoorspelbare bewegingen, botste met de snelle en lineaire bewegingen van het autoverkeer.

Voor de opkomst van de grootschalige automobility diende de openbare ruimte vele doelen: om in te verblijven, om in te ontspannen, om andere mensen in te ontmoeten of om handel in te drijven. De openbare, publieke ruimte vormde het hart van de samenleving. Met de opkomst van de auto was op veel plaatsen van een openbare multifunctionele ruimte geen sprake meer. Vanuit een sectoraal perspectief van verkeer werden steeds meer dwingende eisen gesteld aan de inrichting van de openbare ruimte en het gedrag van de mens daarin.

