

## Ontwerpvrijheid bij Shared Space

Het inrichten van de openbare ruimte volgens de Shared Space-filosofie schept niet alleen vrijheid voor de gebruikers, maar ook voor de ontwerpers. Niet langer bepalen technische normeringen en juridische regelgeving met verkeersborden het beeld. Gezamenlijk komen we tot een gewenste inrichting van de ruimte, die zal resulteren in een aangename verblijfs- of verkeersplek. Rust en overzicht, helderheid en geborgenheid, cultuurhistorie en ontmoeting, toegankelijkheid en verkenning, dat zijn de nieuwe leidende principes. In plaats van afgedwongen veiligheid, verbod en gebod, aansprakelijkheid en obstakels.

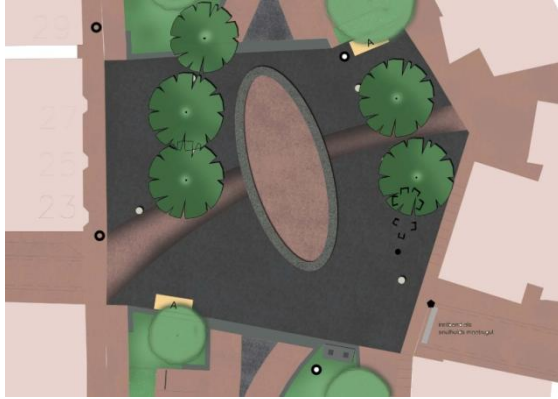
Dat klinkt te mooi om waar te zijn, en absolute vrijheid bestaat ook hier niet. Maar de invalshoek is geheel anders. Van een restrictieve naar een creatieve. Het is bij Shared Space altijd zoeken naar het optimum van de gebruikers- en verkeerseisen, en de ruimtelijke mogelijkheden van de plek. Maatwerk dus. Op sommige plaatsen is er wellicht toch een hek of verkeersbord nodig om voldoende houvast te bieden aan de gebruiker. Het aanbrengen van een lijn of een band kan de doorstroming enorm verbeteren, en in zulke gevallen houdt Shared Space niet overdreven vast aan principes.

In verblijfsgebieden kan een scala aan materialen en bijzondere elementen worden toegepast. Combinaties van klinkerbestratingen, natuursteen en asfalt kunnen prachtige resultaten opleveren. In het algemeen dienen hoogteverschillen, zoals stoepranden, zoveel mogelijk te worden vermeden omdat die de bewegingsvrijheid voor de fietser sterk belemmeren. Hekjes of andere elementen kunnen voorkomen dat de auto op plekken komt waar we het liever niet hebben. Maar het uitgangspunt blijft: *less is more*; hou het zo beperkt mogelijk.

In verkeersruimten, zoals drukke kruispunten en rotondes, ligt het accent op de verkeersafwikkeling en zijn “technische” hulpmiddelen nogal eens nodig om voldoende structuur te brengen. Maar ook hier ontstaat door Shared Space meer ruimte voor openheid. En indien gewenst feestelijke toevoegingen, zoals fontein.



Vooraf zijn alle effecten onmogelijk te voorzien. En gewenning speelt een grote rol in de beleving. Daarom is het doorgaans goed om, pakweg de eerste twee jaar, niets aan te passen. Ook al wordt de wethouder bestormd door allerlei weggebruikers die om borden en banden komen vragen. Meestal blijken die vragen vanzelf op te lossen, zoals bij het Oranjeplein in Oost-Souburg. Hier is in de open pleinruimte een ruimtelijk zit- en speelelement aangebracht. Dat refereert aan een Vikingschip, als verwijzing naar de naastgelegen Karolingische Burg, gevormd als verdediging tegen de Noormannen. (Waar ooit de zeerovers huishielden, geldt nu als voorbeeld van eigentijds, *state of the art* verkeersgedrag). Bewoners en belangengroepen wilden al snel verkeersborden en voorrangstrepen, en de politiek dus ook. Dit kon steeds worden uitgesteld. Nu is men gewend, zijn de klachten verdwenen en functioneert het prima..



In de historische Laarstraat in Zutphen geven betonnen banden aan, tot waar de auto welkom is, in één vlak met de bestrating. Hiermee behoudt de straat de historische lineaire indeling, maar kunnen fiets, voetganger en rolstoeler overal moeiteloos komen.

In de Rijksstraatweg in Haren gebeurt dit door middel van hekjes: de rijbaan is in asfalt gemakkelijk herkenbaar; Bij hekjes dicht op de weg kun je niet parkeren, staan ze dicht bij de gevels dan is die ruimte er wel. Een kleine concessie aan het "leegheids-principe", dat de functionaliteit enorm verhoogt.



In Zandvoort is de rotonde in een verblijfsplek veranderd; je wordt uitgenodigd om het plein op te lopen en in de kiosk plaats te nemen. In het Duitse voorbeeld is het kruispunt nu een plein voorzien van een vloerbedekking met een gezellig motiefje.



De drukke kruising voor de schouwburg van Drachten is getransformeerd van een anoniem kruispunt in een feestelijk plein met fonteinen. Het geldt als een van de eerste geslaagde aanpassingen van een plein met hoge verkeersintensiteiten.



Shared Space biedt volop kansen om de openbare (verkeers)ruimte tot aangename ontmoetingsplekken te maken. Als we de nieuwe ontwerpvrijheid op de juiste manier inzetten, draagt dat in hoge mate bij aan het welbevinden en het verkeersgedrag van de verkeersdeelnemers.

SAB, maart 2011

contact:

Jaap Margry, [jaap.margry@sab.nl](mailto:jaap.margry@sab.nl)

Barbara van Dijk, [barbara.dijk@sab.nl](mailto:barbara.dijk@sab.nl)