

De 'naakte' 30- straat onaantrekkelijk voor voetgangers

Janneke Zomervrucht en Cees Wildervanck

Oorspronkelijk gepubliceerd op de Blijf Veilig Mobiel website (september 2015)

Herzien tot pdf, december 2017

Inleiding

Sommige ruimtelijke ontwerpers en politici zijn gecharmeerd geraakt van het idee van de 'naakte' straat (naked street of shared space). Hierbij ontbreekt een trottoir en lijken er geen verkeersregels te zijn. De filosofie klinkt sympathiek: iedereen gelijke rechten op de ruimte. Zonder verkeersborden en –regels zouden mensen via sociaal contact het beter kunnen regelen en automobilisten zich vanzelf allemaal netjes gaan gedragen. Maar hoe pakt het in de praktijk uit, en met name voor ouderen? En hoe is het uiteindelijk met die gelijke rechten gesteld? Veel oudere voetgangers ervaren deze situaties als zo onduidelijk en onoverzichtelijk, dat ze deze zijn gaan vermijden. Zij missen de veilige plaats van het trottoir en goede oversteekvoorzieningen en wat is er voor in de plaats gekomen?

Het (woon)erf

Wij gebruiken hier de term naakte straat als een van de vormen van shared space (gedeeld ruimtegebruik), dat al veel eerder bestond in de vorm van het (woon)erf. Al sinds de jaren 70 van de vorige eeuw bestaat de erf-regeling waarbij de automobilist met stapvoetse snelheid te gast mag zijn in verblijfsgebieden. Kinderen kunnen hier lekker spelen, De voetganger kan zorgeloos de hele straat gebruiken en heeft ook het recht hiertoe. Linksonder het centrum van Culemborg, een officieel stadserf. Rechtsonder tevreden bewoners van Zoetermeer.



De 'naakte' straat

De naakte straat (term ontleend aan de Duitse verkeerskundige Arndt Schwab) onderscheidt zich van het erf doordat er geen specifiek verkeersreglement voor bestaat.

Dat betekent overigens niet dat er geen regels zijn, want ook zonder borden gelden de regels van het basis verkeersregime. Als het trottoir ontbreekt, is alles rijbaan en dienen voetgangers zich volgens het verkeersreglement aan uiterste zijde van de rijbaan te bevinden (vaak slalomend om de her en der geparkeerde auto's). Bij het oversteken is geen sprake van gelijkwaardigheid, een voetganger van rechts (zijnde geen bestuurder) heeft geen voorrang op een aankomende auto. Spelende kinderen hebben geen recht op ruimte, voor hen is de situatie ronduit gevaarlijk.

Het is altijd oppassen geblazen

Op de rijbaan zijn de verkeersstromen onoverzichtelijk en onvoorspelbaar. Met het ontbreken van het trottoir verdwijnt ook de plek waar de voetganger zich zorgeloos veilig kan voelen. Het is altijd opletten geblazen. Er wordt overal verkeersgedrag verwacht. Niet gezellig in

gesprek zijn, maar steeds opletten en proberen oogcontact te maken met de automobilist. Zorgwekkend is dat de ontwerpers zich niet bewust zijn van de heterogeniteit van de straatgebruikers die bij 30 km/u de ruimte gaan delen. Aan de ene kant is de automobilist met gordels in de verstevigde kooi 100% veilig, aan de andere kant voetgangers waarvoor een aanrijding ernstige gevolgen heeft. Oversteken bij 30 km/u vraagt om goed uitkijken bij de stoeprand en bij bredere rijbanen liefst via een vluchtheuvel. Een botsing met een auto die 30 km/u rijdt kan dodelijk aflopen, zeker voor ouderen.

Zonder regels en weginrichting is de voetganger geheel afhankelijk van de welwillendheid van de automobilist. Het is dan niet verwonderlijk dat veel mensen deze naakte straten, 'shared space' genoemd, zeker bij slechter weer of duisternis, gaan mijden.

Verkeerspsycholoog Cees Wildervanck maakt zich al langer zorgen over de bruikbaarheid van shared space gebieden voor ouderen. "Het is bedenkelijk als wordt gezegd dat het veiliger wordt doordat mensen zich onveiliger voelen. Wat als mensen zich zo onveilig voelen dat ze de straat niet meer op durven? Wat als jonge kinderen net hebben geleerd dat ze bij de stoeprand moeten stoppen en links en rechts kijken, en er is geen stoeprand en het verkeer overal vandaan kan komen?"

Hij heeft niet zoveel met het juridisch aspect, het gaat er om hoe het in de praktijk werkt. "In Haren, waar het centrum als shared space is ingericht, verschenen ook paaltjes om te voorkomen dat auto's fietsers in de weg zitten, maar die voorkomen niet dat fietsers (oudere) wandelaars dwarszitten. In Haren wonen veel ouderen. Er zijn geluiden van ouderen die zeggen niet meer in Haren boodschappen te doen, maar naar Assen uitwijken."

Deze straten worden door ouderen gemeden

Onderzoek van Matthijs van Hofwegen (Windesheim, 2012) bevestigt dat ouderen moeilijkheden ondervinden bij het gebruik van veel van deze ruimten. Gezien de beperkingen die ouderen nu eenmaal allemaal in meer of mindere mate kenmerken (minder snel, trager reactievermogen, slechter zicht, slechter gehoor) kunnen zij dit ook niet goed compenseren, behalve door de plekken te vermijden. De naakte straat in pure vorm is voor hen een te moeilijke opgave.

Wildervanck: "Groot manco bij discussies over shared space is daarbij, dat lang niet altijd duidelijk is wat er per geval mee wordt bedoeld. Echt een vlakte waar iedereen overheen mag? Een milde vorm van woonerf? Een gewone straat met alleen maar rode steentjes? Als het neerkomt op een ruime rijbaan, loop je het risico van hogere snelheden. De snelheid beperken gaat het best met een goede inrichting. Zo werkt een breed trottoir en een smallere rijbaan beter voor ouderen, ook beter tegen snelle (brom)fietsers."

Wildervanck vindt daarmee ook dat verkeersborden maar betrekkelijk van waarde zijn, "De inrichting van de weg of straat is hoofdzaak, daarmee stuur je het best op gewenst gedrag. Verkeersborden, voorlichting en educatie van de verkeersregels is aanvullend en handhaving is het sluitstuk. Ook bij een (woon)erf is het belangrijker dat het als zodanig is ingericht dan dat er een bord bij staat. Vergeet ook niet dat maar hooguit 20% van de verkeersborden spontaan door weggebruikers wordt opgemerkt".

Kortom: shared space oftewel de naakte straat pakt wegens de overmaat aan ruimte vaak nadelig uit voor het veiligheidsgevoel of de veiligheid van de voetganger, omdat er te hard kan worden gereden. De voetganger is vaak meer gebaat bij smallere rijbanen en bredere trottoirs, een inrichting die een lagere snelheid afdwingt.

De voetganger centraal

Schwab en de officiële voetgangersvereniging in Duitsland [<http://www.fuss-ev.de/english.html>] stelt dat zeven van de tien dodelijke voetganger-slachtoffers ten gevolge van een botsing met een auto nog had geleefd als de snelheid was gereduceerd tot 15 km/u.

Indien toch voor het straatontwerp een ongedeelde ruimte wordt overwogen kan volgens Schwab e.c. beter gekozen worden voor het centraal stellen van de voetganger als zwakste partij en de toegestane snelheid laten sporen met een menselijke maat.

Twee vormen van shared space		
	Erf	Naakte straat
Gedrag	Voetgangersruimte Kinderen mogen er spelen Voetgangers lopen midden op straat Zorgeloos kletsen Auto (ondergeschikt) te gast	Verkeersruimte (auto en fiets) Geen speelgebied Voetgangers lopen aan de kant Goed opletten (oogcontact) Voetganger (ondergeschikt) te gast
Snelheid	Max 15	Max 30
Parkeren	Op P-plaatsen	Geen regels, in de praktijk aan de zijkant waar de voetgangers ook moeten lopen.
Regime	Aparte regels in RVV en inrichtingseisen	Geen aparte regels in RVV en geen inrichtingseisen

Daarvoor is in 1976 in Nederland (later gevolgd in veel Europese landen), mede met het oog op spelende kinderen, de woonerf-wetgeving ontwikkeld, waarbij de voetganger zorgeloos de volledige breedte van de straat mag gebruiken en de auto bij stapvoetse snelheid te gast is. Ongeveer 20% van alle woningen in Nederland staat in woonerfwijken. In 1988 is de woonerfregeling bruikbaar gemaakt voor andere verblijfsgebieden zoals kernen, stationsgebieden, schoolomgevingen en parken. In 2012 is na een discussie in de Tweede Kamer door de minister vastgesteld dat stapvoets maximaal 15 km/u is. Oude elementen zoals de Delftse stoep kunnen goed worden geïntegreerd. Ook nieuwe toepassingen van het erf tonen aan dat ontwerpers hierbij hoge ruimtelijke kwaliteit kunnen combineren met veilige inrichting. Die maximum snelheid van 15 km komt ook terug in grotere autoluwe kernen waar openbaar vervoer doorheen gaat, zoals de binnenstad van Den Haag.

Bekendheid van erf-regels moet beter

De bekendheid van de regels van het erf moet wel beter. Het Rijk laat dit te veel liggen. Bezorgde burgers gaan met flyers aan de slag. Gemeenten pakken dit soms op via hun website. Intussen worden woonerfborden soms voorzien van een 15km/u-sticker, soms in hele wijken (zoals in Rijswijk in 2011) en in Zoetermeer zelfs in de hele gemeente (2017). Er blijkt behoefte aan meer duidelijkheid. Verder vragen de nieuwe toepassingen van het erf om een nieuwe editie van de erf-handleiding van het CROW, die helaas al lang niet leverbaar meer is. Wellicht gelijk met een duidelijker bord.

Literatuur

Het verschijnsel naakte straat is onderzocht door de Duitse verkeerskundige Arndt Schwab en in 2013 gepresenteerd met andere verschijningsvormen van shared space (Legal settings for shared spaces) op Walk21, het mondiale voetgangerscongres. Arndt Schwab is een prominent lid van de Duitse voetgangersvereniging.

Een overzicht van verschillende vormen van shared space staat in het artikel “Iedereen veilig over straat” door medewerkers van VVN gepresenteerd op het NVVC 2010 (Nationaal Verkeers Veiligheids Congres), zie http://www.mensenstraat.nl/wp-content/uploads/2016/06/NVVC2010-iedereen_veilig_over_straat_zomervrucht.pdf