

Shared Space bij een station

Een onbedoelde en onmogelijke combinatie



Shared Space is een idee over de inrichting van publieke ruimte met een verblijfsbestemming. De Shared Space goeroes zijn er behoorlijk duidelijk in wat voor soort ruimte hiermee bedoeld wordt. Het gaat nadrukkelijk over openbare ruimte met een verblijfsbestemming. Dus een buurtje zonder doorgaande wegen, een plein met eetgelegenheden, cafés gecombineerd met wooneenheden erboven of ertussen. En dergelijke. Personenauto's, vrachtverkeer en busjes komen er alleen als ze in het buurtje, op het plein moeten zijn, omdat je er woont, vracht af moet leveren of als je passagiers moet oppikken of afleveren.

De filosofie is vervolgens dat je dergelijke ruimtes zo inricht dat het voor de gebruikers van die ruimte volstrekt duidelijk is dat je de ruimte op een eerlijke manier met elkaar deelt. Zonder dat je dit met behulp van verkeersborden afdwingt. Een voorbeeld van een dergelijke ruimte is een buurtje met aan het begin het vierkante bord met het spelende kind en een huisje. Het is een beetje een gemankeerd voorbeeld want aan het begin staat het betreffende verkeersbord, maar in de buurt zelf staan geen extra borden om bepaald gedrag af te dwingen, maar wordt je geholpen door de inrichting. En het is ook essentieel dat je in een buurtje woont waar ieder elkaar kent. Mensen spreken elkaar ook aan op ongewenst verkeersgedrag.

Het inrichten van een Shared Space ruimte is altijd al een behoorlijke uitdaging. Maar men name sinds we vinden dat mensen met een beperking ook onbelemmerd van de openbare ruimte gebruik moeten kunnen maken is het vinden van een inrichting die dit ondersteund een ware puzzel. Hiervoor is een CROW-richtlijn gemaakt. Zie de publicatie: *Toegankelijkheid in Shared Space. Handreiking voor inclusief ontwerpen.* (Februari 2023)

Station Duiven

Deze ruimte wordt gekenmerkt door vier doorgaande wegen. Een belangrijke doorgaande weg voor autoverkeer, waar ook zwaar vrachtverkeer en grote landbouwwerktuigen gebruik van maken. Een belangrijke fietsroute die de kern van Duiven verbindt met Duiven Zuid met twee belangrijke scholen voor het Voorgezet Onderwijs. Een provinciale snelfietsroute. En de spoorbaan. Deze vier doorgaande

verbindingen maken het volstrekt onmogelijk om deze ruimte te karakteriseren als een verblijfsruimte. Of aardiger gezegd, je moet je wel in minstens drie bochten wringen om dit gebied te zien als een ruimte die geschikt is om er te verblijven. Ook als je er perkjes en schoolpleinbankjes inzet, krijgt het gebied geen verblijfskarakter, want zodra je er gaat verplaatsen krijg je te maken met deze externe verkeersstromen. En de verkeersdeelnemers op die weg en de fietspaden hebben echt geen boodschap aan het idee dat de perkjes en de bankjes de bedoeling hebben dat de lopers in het gebied opeens gelijkwaardige rechten hebben.

Stationsomgeving als verblijfsruimte

Kan het eigenlijk wel dat je een stationsgebied ziet als een verblijfsgebied? We werpen die vraagstelling op omdat in de discussie over hubs (knooppunten waarin verschillende vervoersstromen samenkomen) maar ook in de ontwikkeling van het centrale station in Nijmegen door de provincie Gelderland, ProRail, NS en de gemeente de verblijfswaarde ingebracht wordt als functie van de gebouwen in het gebied. Soms staat dit zelfs al bovenaan.

De eerste en belangrijkste functie van een station of hub is het op- en overstappen. De inrichting van gebouwen en het gebied dient die functie als eerste te faciliteren met toegankelijke looproutes, ruime fietswegen en toegankelijke fietsparkeervoorzieningen, toegankelijke bushaltes en een K&R-voorziening. Afhankelijk van de plaats en de functie van het station en de hub in het mobiliteitsnetwerk kan er dan nog een personenautoparkeervoorziening bij komen. Het hele gebied staat in het teken van de aan- en afvoer van reizigers. De routes die daarvoor noodzakelijk zijn dienen dus in het gebied de hoofdroutes te zijn.

- 1 Wanneer de looproute van het centrum naar het zuiden van Duiven bij het station een algemene weg kruist dan hoort die looproute voorrang te hebben op de algemene weg. Met minimaal een zebra en wellicht met een verkeersregelinstallatie (VRI) voor de toegankelijkheid. En uiteraard in samenspraak met de verschillende belangenorganisaties. Dit geldt ook voor de looproute bij de kruising met de snelfietsroute.
- 2 Hetzelfde geldt voor de fietsverbindingen van het station met beide delen van Duiven.
- 3 Bovenstaande twee punten kunnen versterkt worden door de algemene weg aan de kant van het centrum van een knip te voorzien bij het station en de snelfietsroute af te waarderen naar een fietsstraat met auto's te gast. De P&R is dan alleen te bereiken vanaf de kant van Zevenaar. Dat strookt ook met het regionale

karakter van de P&R. Aan de Arnhemse kant dienen dan enkele parkeerplaatsen voor gehandicapten aangelegd te worden.

- 4 Daarnaast is het onpraktisch dat de fietswegen naar het station gecombineerd worden met de doorgaande fietsroute. Fietsreizigers die hun fiets stallen in de fietsenstalling aan de Arnhemse kant moeten nu de doorgaande fietsroute oversteken naar de stationshoofdingang. Zo'n combinatie is historisch wel te verklaren. Voor het stimuleren van het OV is het echter essentieel dat het fietsen naar het station zo gemakkelijk mogelijk gemaakt wordt en is het interessant om de verbindingroute los te koppelen van de stationsroutes.
- 5 Het verblijven op het station dien je dus te beperken tot een fijne wachtruimte. Het is al ingewikkeld genoeg om in het gebied de hoofdfunctie te faciliteren.

George Ketel, ROCOV Gelderland, 20 maart 2025