

Shared Spaces 2.0

Geen regels, iedereen blij

De gedachte achter 'shared spaces' - in gewoon Nederlands 'gedeelde ruimtes' - is dat mensen zich in een openbare ruimte ook prima kunnen verplaatsen zonder verkeersregels en verkeersborden. Door op elkaar te letten, regelen alle gebruikers zelf het verkeer. Onzekerheid en de angst dat er iets mis gaat, zou mensen voorzichtiger en socialer maken. Daardoor zou het zelfs veiliger worden en kan de openbare ruimte fraaier worden ingericht.

Mooie theorie maar werkt het ook zo in de praktijk?

De vraag is natuurlijk of deze theorie in de praktijk ook werkt. Gaan mensen zich inderdaad socialer gedragen en wordt het ook veiliger voor iedereen? Wat gebeurt er als het heel druk is of juist heel rustig? En wat als er gewenning optreedt?

Vast staat dat de inrichters van shared spaces eerder de doorsnee weggebruikers dan mensen met een beperking voor ogen hebben gehad bij het ontwikkelen van het concept. Bij het ontwerp van shared spaces wordt dan onvoldoende aandacht gegeven aan de specifieke behoeften van mensen met een beperking. Mensen met een beperking hebben bijvoorbeeld specifieke voorzieningen nodig, zoals geleidelijnen, en moeten kunnen vertrouwen op extra oplettendheid bij de overige deelnemers. Aan die voorwaarden wordt nu vaak niet voldaan, waardoor shared space niet voor iedereen veilig en comfortabel is. Het gevolg is dat mensen met een beperking ze het liefst mijden als er een alternatieve route is.

Bijkomende maatschappelijke ontwikkelingen

Een bijkomend probleem, is dat het verkeersbeeld en het verkeersgedrag de laatste jaren is veranderd. De verkeersdruk is op veel plaatsen sterk toegenomen. De oplettendheid van verkeersdeelnemers is verminderd door het gebruik van de mobiele telefoon. Elektrische voertuigen doen steeds meer hun intrede. Ouderen, met een geringer reactievermogen verplaatsen zich met elektrische voertuigen veel sneller dan voorheen. En door het ontbreken van geluid worden andere weggebruikers verrast door (de snelheid van) een elektrische auto, fiets, scooter of bus. Dit leidt tot onveilige situaties.

Bij de ontwikkeling van shared spaces wordt ervan uitgegaan dat mensen zich verantwoordelijk gedragen. In de maatschappij zien we ontwikkelingen die op het tegendeel wijzen. Ongewenst gedrag op de weg en in de openbare ruimte vindt vaker plaats. Cameratoezicht in drukke gebieden is soms zelfs noodzakelijk. En soms kan handhaving van regels onvoldoende plaats vinden door gebrek aan capaciteit. Met andere woorden: veilig gedrag vergt soms toch zachte dwang.

Wat zegt het VN-verdrag?

Vanuit het mensenrechtenperspectief kunnen we concluderen dat een oplossing die niet voor iedereen veilig en comfortabel is, geen oplossing is. Het VN-verdrag Handicap stelt in artikel 9 dat de overheid maatregelen moet nemen teneinde personen met een handicap in staat te stellen zelfstandig te leven en volledig deel te nemen aan alle facetten van het leven', en dat zij passende maatregelen moet nemen om personen met een handicap op voet van gelijkheid met anderen de toegang te garanderen tot de fysieke omgeving, tot vervoer, informatie en communicatie. Deze maatregelen, die mede de identificatie en bestrijding van obstakels en barrières voor de

toegankelijkheid omvatten, zijn onder andere van toepassing op: gebouwen, wegen, vervoer en andere voorzieningen in gebouwen en daarbuiten. Men zou dus alleen voor shared spaces kunnen kiezen als dit een toegevoegde waarde voor de omgeving betekent en wanneer dit voor iedereen veilig en gebruiksvriendelijk kan.

De maatregelen moeten toegankelijkheid creëren voor de volgende groepen:

- mensen met een zintuigelijke beperking: doof of slechthorend, blind of slechtziend zijn
- mensen met een motorische beperking
- mensen met psychische stoornis
- mensen met een verstandelijke beperking
- ouderen met een functiebeperking (verminderd reactievermogen)

Shared space moet voldoen aan design for all-principes

Als er wordt gekozen voor shared spaces dan is het in ieder geval zaak dat ze 'design for all' gemaakt worden. Om te komen tot een structurele oplossing pleit Ieder(in) er bij de landelijke overheid voor om een actieplan openbare ruimte te maken in het kader van de implementatie van het VN verdrag handicap. Net zoals er nu ook een actieplan voor de bouw wordt gemaakt. Shared space is een onderwerp dat bij uitstek geschikt is om mee te nemen in een actieplan openbare ruimte. Daarin kan dan gedegen onderzoek gedaan kan worden naar de technische uitwerking van de basale uitgangspunten die we hieronder vermelden.

Voor de korte termijn is het zaak dat bij inrichting, uitvoering en evaluatie van lokale shared spaces ervaringsdeskundigen worden betrokken. Bij de lokale inrichting van shared spaces dient in ieder geval rekening te worden gehouden met onderstaande uitgangspunten

Uitgangspunten

1. Evenredige matige verkeersstromen

Voordat wordt overgegaan tot het aanleggen van shared spaces moet bekend zijn hoeveel verkeer zich door de ruimte verplaatst, wanneer en of dit veilig kan.

2. Gebruikers betrekken bij het ontwerp

Daar waar plannen worden gemaakt voor gedeelde ruimtes moeten vanaf het begin omwonenden, mensen met verschillende beperkingen en bezoekers worden betrokken.

3. Duidelijkheid over ruimte zelf en de maximale snelheid

Het moet duidelijk zijn dat je een gedeelde ruimte binnengaat. En wat de veilige maximumsnelheid daar binnen is.

4. Voetgangers vormen de basis van gedeelde ruimtes

Voetgangers¹ moeten zich altijd veilig kunnen verplaatsen. Voor hen moet er een vrije, gestructureerde/gemarkeerde looproute binnen de gedeelde ruimte zijn.

5. Helder parkeerbeleid

Er moet een helder parkeerbeleid zijn voor alle voertuigen. Die mogen niet worden geparkeerd op de vrije, veilige en gemarkeerde looproute.

¹ Hiertoe behoren ook personen die zich verplaatsen middels een hulpmiddel, zoals een elektrische rolstoel, met een rollator of een scootmobiel.