

Parkeren in Shared Space gebieden

Dick van Veen

(Auteur is werkzaam bij Mobycon)

Sjoerd Nota

(Auteur 2 is werkzaam bij Kenniscentrum Shared Space – NHL Hogeschool)

Samenvatting

Shared Space gaat uit van een openbare ruimte met zo min mogelijk regulering. Op veel locaties is echter sprake van een hoge parkeerdruk, waardoor toch de wens ontstaat om met regulering hinder en gevaar als gevolg van parkeergedrag te voorkomen. Inmiddels is op diverse plekken ervaring opgedaan hoe kan worden omgegaan met de wens om Shared Space als inrichtingsconcept te hanteren en parkeerhinder te voorkomen.

Trefwoorden

Shared Space, parkeren, , deregulering, verkeersontwerp, handhaving, integraliteit

De sectorale samenleving

De invloed van het verkeer is de afgelopen jaren steeds meer zichtbaar geworden in de openbare ruimte. Een logische gevolg van de enorme vlucht van de mobiliteit van onze samenleving. Meer autobezit, meer autogebruik en langere reisafstanden trekken een behoorlijke wissel op de beschikbare ruimte. Tegelijkertijd is door technische innovaties de samenleving vele malen complexer geworden. Met sectorspecialisatie en een verregaande juridificering als gevolg, wordt de bandbreedte voor creatieve, spontane en van richtlijnen afwijkende oplossingen steeds beperkter. Schermend met schijnbaar heilige begrippen als veiligheid en bereikbaarheid lijkt de verkeerssector welhaast een vetorecht te hebben in besluiten over hoe wij onze buitenruimte inrichten. Dat dit ons ver gebracht heeft, bijvoorbeeld in termen van verkeersveiligheid, zal niemand ontkennen. Dat tegelijkertijd ruimtelijke kwaliteit en de menselijke maat in de openbare ruimte het onderspit delft, echter ook niet.

Shared Space als integraal inrichtingsconcept

In de afgelopen jaren is echter een tendens zichtbaar waarbij, wellicht als reactie op bovenbeschreven ontwikkeling, een meer integrale benadering van de openbare ruimte wordt toegepast. Onderdeel van deze ontwikkeling is ook het inrichtingsconcept Shared Space. Dit concept gaat uit van een meer holistische benadering van de openbare ruimte, waarbij de verkeersfunctie gelijk wordt geschakeld met alle andere functies van de openbare ruimte. Gedrag wordt niet langer uitsluitend gestuurd met sectorale instrumenten, zoals verkeersborden, markeringen en verkeerslichten. In plaats daarvan wordt sterk ingezet op een zoveel mogelijk gedeelde ruimte en de gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle gebruiker voor een veilige verkeersafwikkeling. Bovendien wordt bij de inrichting veel gebruik gemaakt van stedenbouwkundige, landschappelijke en cultuurhistorische elementen (en niet alleen van verkeerskundige elementen). Het uiteindelijke doel is te komen tot een aantrekkelijke en veilige openbare ruimte, waarin sociaal gedrag de norm is.

In de afgelopen jaren heeft het Shared Space concept in de praktijk tal van uitwerkingen gezien. Deze vernieuwende benadering gaat daarbij gepaard met een zoektocht in hoeverre de wegbeheerders durven los te laten. Zoals bij vrijwel alle innovatieve ontwikkelingen, zijn er tal van mitsen en maren te bedenken waarom je als overheid het Shared Space concept niet zou moeten bezigen; in hoeverre kunnen we immers afwijken van richtlijnen, hoe gaan we om met groepen in de samenleving die onvoldoende zijn toegerust om gezamenlijk verantwoordelijkheid te dragen en hoe gaan we om met het bestaande beleid? Zomaar een aantal vragen waar we tegen aanlopen, als we onderzoeken of de ruimte met minder scheiding en regulering kan worden ingericht.

Parkeren in Shared Space niet zonder problemen

Eén van de gevolgen van de enorme vlucht van de automobilititeit is het gegeven dat al die voertuigen op het moment dat ze niet worden gebruikt, moeten worden geparkeerd. Eén van de vragen die – nu het Shared Space concept ook steeds vaker in stedelijke omgevingen wordt toegepast – aan de orde komt, is hoe we kunnen omgaan met parkeren in gebieden met een hoge parkeerdruk. Dit zijn bij uitstek de gebieden waarin de burger de overheid vraagt om passende oplossingen. Vaak wordt bij Shared Space gedacht aan haar meest pure uitwerking; een plein zonder verkeersaanwijzingen waarop alle gebruikers de ruimte delen. Op een dergelijk plein kan feite overal worden geparkeerd. En dit kan hinderlijk, ongewenst of soms zelfs gevaarlijk zijn. Allemaal redenen om geen Shared Space toe te passen. Of, om binnen Shared Space toch terug te grijpen op de geijkte parkeerreguleringsmaatregelen.

Een eerste uitgangspunt is die van het logisch nadenken. Waarom moet het parkeren eigenlijk geregeld worden? Zolang dat geen gevaar en hinder oplevert voor de overige gebruikers is er in feite weinig aan de hand. Mocht er toch hinder of gevaar zijn, dan zijn er echter volop mogelijkheden aanwezig om dit te voorkomen. Immers, er zijn legio algemene aanwijzingen, regels en wetgeving voorhanden. Zo is het verboden de auto te parkeren binnen vijf meter van een kruispunt, uitrit of oversteekplaats of op of nabij een kunstwerk. Bovendien mag de auto niet op een trottoir geparkeerd worden, noch op de rijbaan waarbij de doorstroming belemmerd (wanneer er zelfs niet meer in één richting langs gereden kan worden) wordt of hinderlijke of gevaarlijke situaties optreden.

Toch is de toepassing van deze regels in Shared Space minder eenvoudig dan het lijkt. De zo kenmerkende afwezigheid van een duidelijk herkenbaar trottoir zorgt ervoor dat er niet bekeurd kan worden voor het parkeren hierop. Dit wordt versterkt doordat het ontwerp van de openbare ruimte in Shared Space gebieden vaak afwijkt van de 'standaard'. Een trottoir is in het beeld van veel gebruikers een verhoogde randstrook, afgezoomd met een trottoirband. Vaak passen de 30 bij 30 cm grijze betontegels ook in dit beeld. Maar wanneer het niet verhoogd is, is het dan nog wel een trottoir? Wanneer er geen trottoirband aanwezig is, maar bijvoorbeeld een streklijn in klinkerverharding, loopt de rijbaan dan door tot de gevel? De afwezigheid van standaard inrichtingsvormen vraagt extra flexibiliteit van de gebruiker, beheerder en handhaver. Uit logisch nadenken blijkt dat de verharding tussen de gevelwand en een lijn met bomen en straatmeubilair bedoeld is voor het langzame verkeer. Maar juridisch is dit moeilijk hard te maken. Dit vergroot de ruimte voor discussie en hiermee ook de roep om aanvullende heldere maatregelen. Probleem wat hierdoor kan ontstaan is dat handhavende instanties minder bereid zijn om de meer eenduidig uitlegbare regelgeving aan te wenden als grond om op te bekeuren. Reden hiervoor is vaak dat het administratief veel meer moeite vergt om proces- verbaal op te maken voor situaties waarin gevaar of hinder optreedt. Tevens is de kans op bezwaar en beroep door de bekeurde groter, met alle bijbehorende administratieve beslommingen voor de bekeurende handhaver.

Zodra de parkeerdruk dus stijgt, zodanig wordt geparkeerd dat dit als hinderlijk wordt ondervonden en geen objectief uitlegbare regelgeving voorhanden is om dit parkeergedrag aan te pakken ontstaat uiteindelijk toch de vraag wat hieraan te doen. In voorkomende gevallen wordt hierbij uiteindelijk toch beoordeeld wat kan worden bereikt met de inzet van fysieke maatregelen en aanvullende regelgeving. De vraag is daarbij in hoeverre dit in Shared Space gebieden uit den boze is. Vanzelfsprekend is de praktijk van alledag weerbarstig en is de neiging groot om terug te grijpen op traditionele instrumenten die hun verkeerskundige werking door de jaren hebben aangetoond en door de samenleving worden herkend, geaccepteerd en vaak zelfs gevraagd. Juist hier ligt dan de uitdaging voor een zoektocht hoe we in de openbare ruimte toch zoveel min mogelijk kunnen reguleren. Niet als doel op zich, maar als strategie om te komen tot veilig en sociaal gedrag en aantrekkelijke openbare ruimtes.

De rol van de gebruiker

Toch is het belangrijkste het voorkomen van het optreden van het parkeerprobleem. Hiervoor is de participatieve planontwikkeling onontbeerlijk. Een Shared Space ontwerp komt niet achter de tekentafel tot stand; veel belangrijker is het proces van bewustwording bij bestuurders en bewoners. Ten gevolge van de indruk die politiek en overheid wekken dat zij alle problemen – hoe relatief soms ook - kunnen en willen oplossen, eigenen zij zich ook de problemen toe die mensen in beginsel veel effectiever zelf of onderling kunnen oplossen.

Door het probleem terug te leggen, daar waar de oorzaak ligt, krijgen bewoners ook veel meer het gevoel van een eigen én gezamenlijke verantwoordelijkheid. Wanneer bewoners zelf achter de gekozen oplossingen staan, ontstaat er een enorm probleemoplossend vermogen binnen de samenleving. Het feit dat de buurman voor de deur parkeert is dan ineens niet meer het probleem van de overheid, maar van de mensen zelf. Er ontstaat begrip voor het idee dat niet de overheid, maar de samenleving gezamenlijk problemen kan en moet oplossen.

De rol voor de handhaver

Werken met het shared space-concept vraagt daarbij ook om een andere rol voor de handhaver. Een handhaver die veel meer naar de geest van de wet in plaats van naar de letter van de wet handhaaft. Ook in de handhaving zou de menselijk maat, in plaats van bonnenquota's, centraal moeten staan. Het vraagt tevens om een handhaver die voldoende is toegerust om zijn werk als handhaver uit te voeren, zonder te worden opgezadeld met allerlei administratieve taken, maar wel actief mee kan denken in planprocessen. Nog veel te vaak wordt de handhaver te laat geconsulteerd in planvormingsprocessen, waardoor draagvlak voor handhaving verdwijnt. Bovendien leggen bezuinigingsmaatregelen bij overheden druk op een goedkoper handhavingsmodel; waar boa's al langer het leeuwendeel van de parkeerhandhaving uitvoerden in plaats van de breder opgeleide politie wordt deze eerste ook steeds eenzijdiger opgeleid. Bovendien stijgt hun werkdruk door de uitbreiding van het te controleren gebied terwijl extra mankracht vaak niet voorhanden is. Het shared space gedachtegoed zou bij de handhaver goed bekend en onderschreven moeten zijn.

Verkeersmaatregelen zijn ook binnen Shared Space mogelijk

Het idee leeft dat een shared space-gebied geen enkele vorm van regulering mag hebben. Dat is het beeld van de aaneengeschakelde pleinen met ultieme vrijheid voor iedereen. Toch wordt de soep niet zo heet gegeten. Shared Space is immers geen doel, geen vastomlijnde inrichtingsvorm, maar een grondgedachte bij ontwerp. En dat laat ruimte voor maatregelen en reguleringsprincipes die binnen de parkeerwereld bekend zijn. Zo is de zone-gewijze invoering van parkeerverboden een geschikt middel die een overdaad aan bebording in de openbare ruimte overbodig maakt. Ook het inzetten van elementen of materialen die het parkeren fysiek onmogelijk maken kunnen vaak goed worden ingepast. Gebiedseigen en hoogwaardige elementen, bijvoorbeeld zwerfkeien, maar ook beplanting en straatmeubilair maken al een wereld van verschil ten opzichte van de nu veelal toegepaste gestandaardiseerde oplossingen in de vorm van paaltjes en hekjes. Een gele band in de verharding functioneert prima als middel om parkeerders te weren. Deze gele band hoeft natuurlijk niet een verfstreep te zijn; in de wetgeving staat nergens dat het geen streklijn in klinkers of een lijngoot mag zijn.

Herontdekking van het woonerfgoed

In tal van opzichten kan Shared Space worden gezien als een herontdekking van het wereldwijde fenomeen uit Nederland uit de jaren zeventig – het woonerf. Door gebruik te maken van de ruimtelijke inrichting en de materialisering werd door stedenbouwkundigen en verkeerskundigen het gedrag van verkeersdeelnemers in woonomgevingen succesvol beïnvloed. Door een te gestandaardiseerde toepassing, mede door het opnemen van de maatregel in verkeerskundige handboeken, is het fenomeen inmiddels echter enigszins uit de gratie geraakt van stedenbouwers. Mede ook door de 30-km-zones uit diezelfde handboeken verdrongen, leidt het erf daardoor momenteel een noodlijdend bestaan. Toch is op tal van locaties die op shared space-achtige wijze zijn ingericht ervoor gekozen om de erf-bebording weer uit de kast halen. Besloten in de status van het erf wordt immers de positie van de voetganger gewaarborgd, kan een lage snelheid (stapvoets) worden afgedwongen en wordt

ook het parkeren gereguleerd (alleen parkeren op de daartoe aangegeven plaatsen bij de p-tegel).

Wetgeving beperkt innovatie en volgt maatschappelijke ontwikkelingen

De totstandkoming of aanpassing van wetgeving is vaak het gevolg van maatschappelijke ontwikkelingen of incidenten met groot maatschappelijk impact. Steeds meer zet wetgeving echter mogelijkheden voor experiment en innovatie op slot. Shared Space is een voorbeeld van een innovatieve aanpak van de openbare ruimte die nog lijkt te botsen met bestaand beleid en bestaande wetgeving en richtlijnen. Afhankelijk van het maatschappelijk succes van innovatieve concepten zoals Shared Space zullen uiteindelijk beleid, richtlijnen en ook wet- en regelgeving meebuigen met deze vernieuwende maatschappelijke ontwikkelingen.