

Toegankelijkheid van shared space voor ouderen

“Ouderen meer houvast bieden”



Bachelor scriptie

Technische Planologie

Auteur

D. Kempen

Studentnummer

S2750201

Begeleider

K. Bandsma

Datum

10-06-2018



**rijksuniversiteit
groningen**

**faculteit ruimtelijke
wetenschappen**

Samenvatting

Er zijn aanwijzingen dat ouderen shared space als erg onprettig en oncomfortabel kunnen ervaren, wat eventueel kan leiden tot vermijdingsgedrag en tot beperking van de mobiliteit. Er is echter nog onvoldoende onderzoek gedaan wat dit bevestigt of ontkracht. Feit is wel dat de groep ouderen in Nederland groter wordt door de vergrijzing. Daarom is het uiterst belangrijk dat verder onderzoek gedaan wordt naar hoe ouderen shared space ervaren en hoe zij tegen mogelijke oplossingen om dit zo nodig prettiger te maken, aankijken. In deze studie is daarom onderzocht hoe ouderen shared space ervaren en welke mogelijke interventies, oplossingen en nudges er zijn om de ervaring positief te beïnvloeden. Daarbij is er ook gekeken wat de opinie is van ouderen ten opzichte van mogelijke interventies. Door de perceptie van ouderen hierover te peilen kan er namelijk een goede basis gelegd worden voor planologen die vervolgonderzoek willen doen naar mogelijke nudges en interventies om shared space veiliger te maken. In deze studie zijn de ervaringen met betrekking tot één specifieke shared space locatie, het Beursplein in Leeuwarden, in kaart gebracht. Door interviews en enquêtes af te nemen is de hoofdvraag “In hoeverre kunnen nudges in de shared space volgens ouderen een positieve invloed hebben op de toegankelijkheid van shared space voor ouderen?” beantwoord. Uit de enquête bleek dat de respondenten het Beursplein tamelijk negatief ervaren. Men vindt het onveilig en onduidelijk en daarnaast kwam naar boven dat men vindt dat weggebruikers onvoldoende op elkaar letten. Er waren zelfs enkele respondenten die aangaven het Beursplein liever te mijden of er niet langs te durven. Dit duidt op vermijdingsgedrag en dit kan van negatieve invloed zijn op de mobiliteit van ouderen. Ouderen staan echter wel positief tegenover nudges of andere oplossingen om shared space prettiger te doen ervaren. Daarbij is bevonden dat wanneer de definitie van nudging breed gedefinieerd wordt, nudging uitermate geschikt lijkt om shared space verder te ontwikkelen en zo prettig te maken voor alle gebruikers.

Inhoudsopgave

Samenvatting	1
Introductie	3
Achtergrond	3
Doelstelling	3
Onderzoeksvraag	4
Deelvragen	4
Leeswijzer.....	4
Theoretisch raamwerk.....	5
Conceptueel Model.....	9
Methodologie	10
Introductie	10
Case beschrijving	10
Keuze voor onderzoeksmethode	12
Data Collectie.....	12
Data analyse.....	15
Ethische aspecten	16
Resultaten	17
Introductie	17
Hoe ervaren ouderen Shared Space?.....	17
Zijn ouderen bekend met het begrip Shared space en is dit een belangrijke factor in hoe zij shared space ervaren?.....	23
Wat is de opinie van ouderen over potentiële interventies en/of nudges om shared space beter te doen ervaren?.....	25
In hoeverre kan de gekozen locatie toegankelijker gemaakt worden voor ouderen?	27
Conclusie	28
Discussie & Aanbevelingen.....	29
Literatuur	33
Bijlage 1 - Interview faculteit FRW – RUG – 05-04-2018	35
Bijlage 2 - Interview Kenniscentrum Shared Space – 11-04-2018.....	42
Bijlage 3 – SPSS Output – Deelvraag 1	49
Bijlage 4 – SPSS Output deelvraag 2	60
Bijlage 5 - Enquête (analoge versie).....	69

Introductie

Achtergrond

Een weg zonder duidelijke verkeersborden, stoplichten en wegmarkering. In sommige situaties lijkt het ondenkbaar, maar toch is shared space hier een voorbeeld van dat steeds meer geïmplementeerd wordt. Het idee van shared space is dat van de verkeersruimte een verblijfsruimte wordt gemaakt. De kern van het idee is dat wanneer straten, wegen en pleinen worden vormgegeven als mensruimte dit sociaal gedrag bevordert tussen alle gebruikers (Kenniscentrum Shared Space & NHL, 2013). De gedachte hierachter is dat weggebruikers beter op elkaar letten als er geen duidelijke voorrangregels zijn. Hierdoor zou subjectieve onveiligheid ontstaan, waardoor mensen alerter zijn en de objectieve onveiligheid verbeterd wordt. Uit veel onderzoeken over het toepassen van shared space in de publieke ruimte blijkt dat de objectieve veiligheid positief beïnvloed wordt. In andere woorden gebeuren er minder ongevallen dan voor de implementatie. Wildervanck (2009) plaatst echter een belangrijke kanttekening bij het implementeren van shared space. Hij stelt dat er naast de veiligheid van de weggebruiker ook gekeken moet worden naar de mobiliteit van weggebruikers na de implementatie van shared space. Dit sluit aan op wat Goldenbeld (2015) beschrijft. Hij stelt dat er aanwijzingen zijn dat ouderen, kinderen en personen met een visuele of andere beperking, shared space als erg onprettig en oncomfortabel kunnen ervaren, wat kan leiden tot vermijdingsgedrag en tot beperking van de mobiliteit. In deze studie wordt vooral ingegaan op ouderen. “Het concept shared space gaat uit van reageren op elkaar, maar juist het interactie- en reactievermogen neemt af bij ouderen”. (Kenniscentrum Shared Space & NHL, 2013). De noodzaak om vooral bij ouderen te onderzoeken hoe zij shared space ervaren en hoe hierop ingespeeld kan worden, ligt bij het feit dat deze groep door vergrijzing komende jaren alleen maar groter wordt.

Doelstelling

De doelstelling van dit onderzoek is om in kaart te brengen hoe ouderen een specifieke locatie waar shared space is geïmplementeerd ervaren en hoe zij denken over potentiële interventies, nudges en andere oplossingen om shared space prettiger te doen ervaren. Door de perceptie van ouderen hierover te peilen kan er namelijk een goede basis gelegd worden voor planologen die vervolgonderzoek willen doen naar mogelijke interventies in shared space of andere oplossingen die bijdragen aan een positievere ervaring van de ruimte. Het doel is kortom om de meningen in kaart te brengen, zodat in vervolgonderzoek dit in de ontwikkeling van shared space meegenomen kan worden.

Onderzoeksvraag

“In hoeverre kunnen nudges in de shared space volgens ouderen een positieve invloed hebben op de toegankelijkheid van shared space voor ouderen?”

Deelvragen

- *Hoe ervaren ouderen shared space ?*
- *Zijn ouderen bekend met het begrip Shared Space en is dit een belangrijke factor in hoe zij Shared Space ervaren?*
- *Wat is de opinie van ouderen over potentiële interventies en/of nudges om shared space beter te doen ervaren?*
- *In hoeverre kan de gekozen locatie toegankelijker gemaakt worden voor ouderen?*

Leeswijzer

In de inhoudsopgave is weergegeven op welke pagina ieder onderdeel terug te vinden is. Na de introductie van het onderwerp en de onderzoeksvraag is vervolgens een theoretisch raamwerk opgesteld. Hierin staat de wetenschappelijke literatuur die van belang is voor dit onderzoek. Tevens worden hier een aantal belangrijke termen uitgelegd en de relaties er tussen beschreven. Na het theoretisch raamwerk is in de methodologie beschreven hoe het onderzoek uitgevoerd is. Onder andere de case locatie, datacollectie, data-analyse en een aantal belangrijke ethische aspecten worden hierin beschreven. Vervolgens worden de resultaten beschreven. Per deelvraag zijn de relevantie resultaten uiteengezet om vervolgens in een conclusie de hoofdvraag te beantwoorden. Na de conclusie wordt er door middel van een discussie uitgebreid gereflecteerd op de verschillende onderdelen van deze studie. Hier zijn uiteindelijk een aantal aanbevelingen uitgekomen. Tot slot is er een literatuurlijst en een vijftal bijlages bijgevoegd. In de tekst wordt waar nodig verwezen naar de betreffende bijlage.

Theoretisch raamwerk

Introductie

In het theoretisch raamwerk worden belangrijke begrippen gedefinieerd en ingekaderd. Daarnaast zijn deze begrippen verbonden aan relevante literatuur en bevindingen uit eerder onderzoek. Op deze manier is de wetenschappelijke relevantie van het onderwerp aangetoond en is er bloot gelegd op welke vlakken verder onderzoek noodzakelijk is en of er nog ontbrekende schakels zijn in de al eerder gedane onderzoeken.

Nudging

Verkeersinterventies en verkeersveiligheidsmaatregelen hebben tot op heden vaak de vorm van regels, verboden of geboden. Een veel gehoord bezwaar hier tegen is dat deze te dwingend zijn en dat mensen zelf ook de juiste of zelfs betere beslissingen kunnen nemen (Groot-Mesken & Vlakveld, 2014). Een andere vorm om gedrag onder andere in het verkeer, maar ook in tal van andere disciplines te beïnvloeden, zijn nudges. Nudges zijn manieren om de keuze van een persoon te beïnvloeden zonder dat de keuzemogelijkheden worden gelimiteerd en zonder dat bepaalde keuzes merkbaar worden gestuurd door middel van bijvoorbeeld geboden, verboden of sancties (Hausman & Welch, 2010). Baldwin (2014) definieert nudgen als het structureren van keuzes van mensen om ze te sturen naar een bepaalde keuze. Een bekend voorbeeld van een nudge in het verkeer is shared space. Het idee van shared space is dat van de verkeersruimte een verblijfsruimte wordt gemaakt (Kenniscentrum Shared Space, 2017). De kern van het idee is dat wanneer straten, wegen en pleinen worden vormgegeven als mensruimte, dit sociaal gedrag bevordert tussen alle gebruikers. De gedachte hierachter is dat weggebruikers beter op elkaar letten als er geen duidelijke voorrangsregels zijn. Hierdoor zou subjectieve onveiligheid ontstaan, waardoor mensen alerter zijn.

Ervaringen in shared space

In Bohmte is door Lutz & Foorthuis (2012) onderzocht hoe shared space ervaren werd en of de gebruikers het idee hadden dat het gedrag van gebruikers socialer was geworden dan voor dat de shared space geïmplementeerd was. Hierbij werd echter geen significante relatie ontdekt tussen respondenten die vonden dat het gedrag socialer of minder socialer was geworden ten opzichte van categorieën als leeftijd of geslacht. Goldenbeld (2015) beschrijft echter dat er aanwijzingen zijn dat ouderen, kinderen en personen met een visuele of andere beperking shared space als erg onveilig, onprettig en oncomfortabel ervaren. Dit zou kunnen leiden tot vermijdingsgedrag en tot beperking van de mobiliteit. Het succes van het toepassen van shared space in de publieke ruimte wordt vaak uitgedrukt in een verminderd aantal ongevallen. Dit wordt ook wel de objectieve veiligheid genoemd (Wildervanck, 2009).

Daarnaast wordt door Wildervanck (2009) beschreven dat de oorzaak van het succes vaak wordt neergelegd bij het verminderen van de subjectieve veiligheid, waardoor mensen alerter zouden zijn en beter op elkaar zouden letten. Methorst (2007) beschrijft echter dat hiervoor nog maar weinig wetenschappelijk bewijs is. Hij geeft aan dat het verminderen van het absolute aantal ongevallen ook zou kunnen komen doordat het totale aantal (kwetsbare) gebruikers van die specifieke publieke ruimte vermindert, omdat bepaalde gebruikers zich er niet op hun gemak voelen. Deze gebruikers zouden de specifieke plek kunnen vermijden en alternatieve routes kunnen kiezen (Melia & Moody, 2011; Quimby & Castle 2006; Reid et al, 2009). Daarbij plaatst Methorst (2007) de kanttekening dat maar een beperkt deel van ongevallen geregistreerd wordt. Met name ongevallen tussen voetgangers en fietsers komen namelijk vaak niet terecht bij de politie. Wat Methorst (2007) beschrijft over kwetsbare groepen sluit deels aan op wat Wildervanck (2009) beschrijft. Hij stelt "Ouderen hebben meer moeite een complexe situatie te overzien". Zij hebben juist behoefte aan overzichtelijkheid en zekerheid. Shared space biedt die opzettelijk niet. Voor planologen is het uiterst interessant om na te gaan welke factoren van invloed zijn op de veiligheidsbeleving en of de veiligheidsbeleving uiteindelijk direct van invloed is op de mobiliteit van een bepaalde doelgroep. Complexiteit, overzichtelijkheid, structuur en snelheid zijn belangrijke ervaringsindicatoren. Echter is ook het imago van een bepaalde verkeersinrichting mogelijk van grote invloed op één of meerdere doelgroepen. Een bepaalde doelgroep kan namelijk een slecht beeld van iets hebben, waardoor ze het liever vermijden.

Wanneer er gekeken wordt naar het succes van shared space, dient er nadrukkelijk gekeken te worden naar de gebruikers van ervan. "Wie zijn het en wie blijven weg?". Tevens beargumenteert Wildervanck (2009) dat zelfs al zou shared space objectief veiliger zijn, is iedereen hiervan overtuigd? Wanneer dit namelijk niet zo is, zou het kunnen zijn dat uiteindelijk de mobiliteit van een bepaalde groep zelfs afneemt. Voor planologen is dit interessant. Bij hen ligt namelijk de uitdaging om de publieke ruimte zo in te richten dat het voor iedereen prettig en veilig is. Methorst (2007) belicht tevens een ethische kwestie. Hij stelt de vraag of het wel eerlijk is om de verantwoordelijkheid van gevaar in handen te leggen van de sterkste partij en daarnaast de verantwoordelijkheid van veiligheid te laten rusten op de schouders van de meest kwetsbaren. Methorst (2007) vult aan dat we mensen min of meer loslaten en dat in het slechtste geval vroeg of laat de wet van de sterkste zal gelden in het verkeer. Dit koppeland aan het potentieel om gedrag te beïnvloeden, maakt het interessant om te kijken of nudging hierbij verder gebruikt kan worden door planologen. Wanneer de verschillende gebruikers nog meer gestuurd kunnen worden, kunnen namelijk potentiële conflicten in de shared space voorkomen worden.

Type nudges

Van nudges in verkeerssituaties zijn onder andere in Nederland een tal van voorbeelden. Nijntje borden, groene golven en shared space zijn bekende voorbeelden die al veel worden toegepast. Tevens zijn er ook voorbeelden die misschien nog minder bekend zijn zoals; dansende stoplichten ten behoeve van ongeduldige voetgangers en fietsers, calorieborden die fietsers stimuleren een bepaalde route te nemen en slimme fietsbellen die een bepaalde doelgroep kunnen attenderen op mogelijk gevaar. Nudgen wordt, door (Groot-Mesken & Vlakveld 2014) gedefinieerd als 'automatische gedragsbeïnvloeding' en gecategoriseerd in vier categorieën namelijk; framing, priming, sociale normen en emoties.

Priming is de activatie van bepaalde concepten door invloeden van buitenaf, op een passieve, subtiele en niet-opgedrongen manier. Mensen zijn en worden zich niet bewust van deze invloeden. Framing is het formuleren van een boodschap in termen van winst of verlies. Bij beïnvloeding door middel van sociale normen wordt gebruik gemaakt van het idee dat mensen graag bij een meerderheid behoren. Bij beïnvloeding door middel van het opwekken van emoties wordt gebruikgemaakt van het feit dat emoties invloed hebben op beslissingen (Groot-Mesken & Vlakveld 2014). Hansen & Jespersen (2013) onderscheiden twee typen nudges. Beide types beïnvloeden het automatisch gedrag. Het onderscheid is volgens Hensen & Jespersen (2013) dat type 1 focust op het beïnvloeden van gedrag zonder reflectief denken erbij te betrekken en dat bij type 2 dit wel gebeurt. Hensen & Jespersen vullen, op basis van het bepalen van deze twee types, de definitie van (Hausman & Welch, 2010) aan. Zij stellen dat nudgen niet alleen keuzes beïnvloedt, maar gedrag in het algemeen.

Interventies in shared space

Gedrag en keuzes beïnvloeden om zo shared space prettiger te doen ervaren voor alle gebruikers is interessant voor planologen. Zeker als dit op een subtiele manier kan gebeuren, zoals nudgen. Dit is in de regel namelijk goedkoop, en behoeft geen grote infrastructurele ingrepen. Een manier om sociaal gedrag op shared space positief te beïnvloeden, kan het creëren van bewustzijn dat een publieke ruimte gebruikt wordt door verschillende weggebruikers zijn. Dit zou gedaan kunnen worden door middel van het plaatsen van borden. (NSW Government, 2012). Daarnaast beschrijven Magry & Van Dijk (2011) dat shared space voor de zwakkere gebruiker prettiger wordt ervaren als deze beter voorgelicht is en er aan gewend is geraakt. Hierbij zou Virtual Reality mogelijk ook een rol kunnen spelen. Het voorlichten en zorgen voor gewenning is iets wat op het eerste oog geen nudge lijkt. Echter beïnvloedt dit het gedrag wel degelijk op een subtiele manier. Door mensen er op te wijzen wat de voordelen van shared space zijn, kan het gedrag namelijk geframed worden. Tevens kan voorlichting en gewenning er voor zorgen dat een bepaalde doelgroep gaat reflecteren wat men er van vindt, wat past in de gedachtegang van de type 2 nudge van Hensen & Jespersen (2013).

Een derde interventie die net als de twee bovenstaande ingrepen tevens als nudge gezien kan worden, is het aanbrengen van 'safe zones' in shared space. Hierbij wordt er gezorgd voor beschutting voor de voetganger, zodat deze zich prettiger voelt (Moody & Melia, 2011). Een safezone kan onder andere gecreëerd worden door het plaatsen van straatmeubilair of groenstructuren en zo dus op een subtiele manier een groot verschil maken. Interessant voor deze studie is om de perceptie van ouderen te toetsen ten opzichte van deze nudges, omdat dit mogelijke inzichten biedt in welk type nudges door ouderen meer gewenst is of effectiever wordt bevonden.

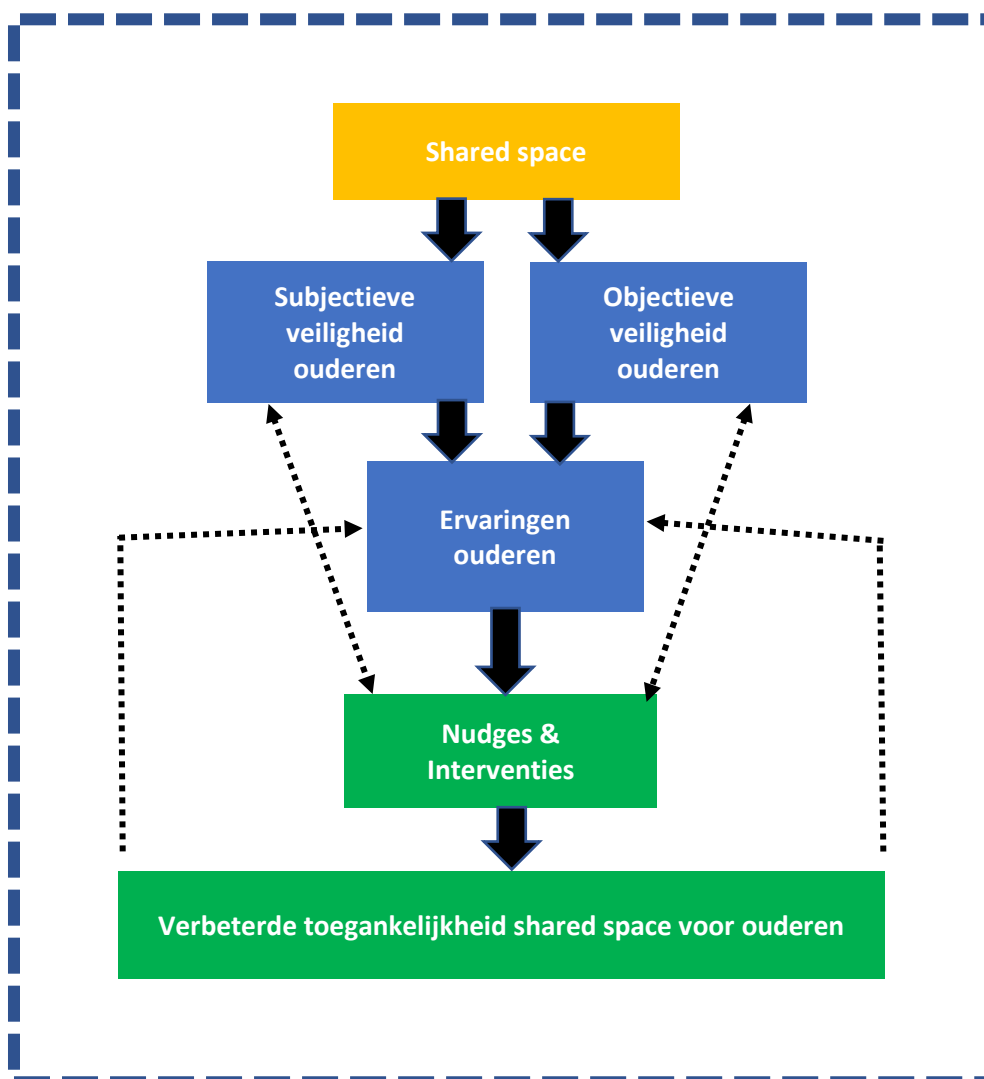
Nudgen niet onomstreden

Nudgen door overheden is niet onomstreden. Tegenstanders vrezen paternalisme en manipulatie. Mensen maken zich zorgen dat een overheid zich gaat bemoeien met de visie van burgers of dat burgers beïnvloed worden zonder dat zij het door hebben. (RWO, 2014). Zo kunnen mensen een richting op worden gestuurd die niet noodzakelijkerwijs in hun belang is (Tiemeijer en Anderson, 2014). "Beleidsmakers moeten er ook rekening mee houden dat het inzetten van nudge-instrumenten verschillend kan uitpakken voor verschillende doelgroepen. Nudges kunnen ook onverwachte en onwenselijke bijwerkingen hebben". (RWO, 2014) Als burgers op een gegeven moment gewend zijn aan nudges in het verkeer die alleen visueel zijn, bijvoorbeeld visuele drempels, dan kan het nare gevolgen hebben als drempels elders opeens wel fysiek aanwezig zijn en dit niet verwacht wordt. Een laatste bijwerking en gevaar van nudging kan zijn dat mensen zelf steeds minder moeite hoeven te doen om beslissingen te nemen en daar uiteindelijk slechter in worden. (RWO, 2014)

Nudgen heeft veel potentie. Echter is het belangrijk dat het op een juiste manier gebruikt wordt. Het is daarom voor planologen belangrijk om te toetsen of nudges het gewenste resultaat behalen en hoe nudges nog verder verbeterd kunnen worden.

Conceptueel Model

In het onderstaande conceptuele model staan de belangrijkste concepten van deze studie samengevat. Hierbij wordt door middel van pijlen aangegeven welke variabele afhankelijk is van de andere. Het toepassen van shared space in de openbare ruimte is mogelijk van invloed op de subjectieve en objectieve veiligheid van ouderen. De subjectieve en objectieve veiligheid zijn van invloed op de ervaringen die ouderen hebben in shared space. Deze ervaringen worden in deze studie in kaart gebracht om vervolgens te kijken of deze op een positief manier zijn te beïnvloeden door middel van nudges of andere interventies en oplossingen. Uiteindelijk is het doel dat de nudges en interventies leiden tot een hogere mate van subjectieve en/of objectieve veiligheid. Uiteindelijk kan dit in potentie de toegankelijkheid verbeteren en de ervaringen van senioren positief beïnvloeden. Belangrijk is om te realiseren dat dit een circulair proces is. Als het doel bereikt is en de ervaringen van ouderen zijn positief beïnvloed, dan is het goed om hierop te reflecteren en opnieuw te kijken naar de effectiviteit van de nudges en interventies



Figuur 1 - Conceptueel model

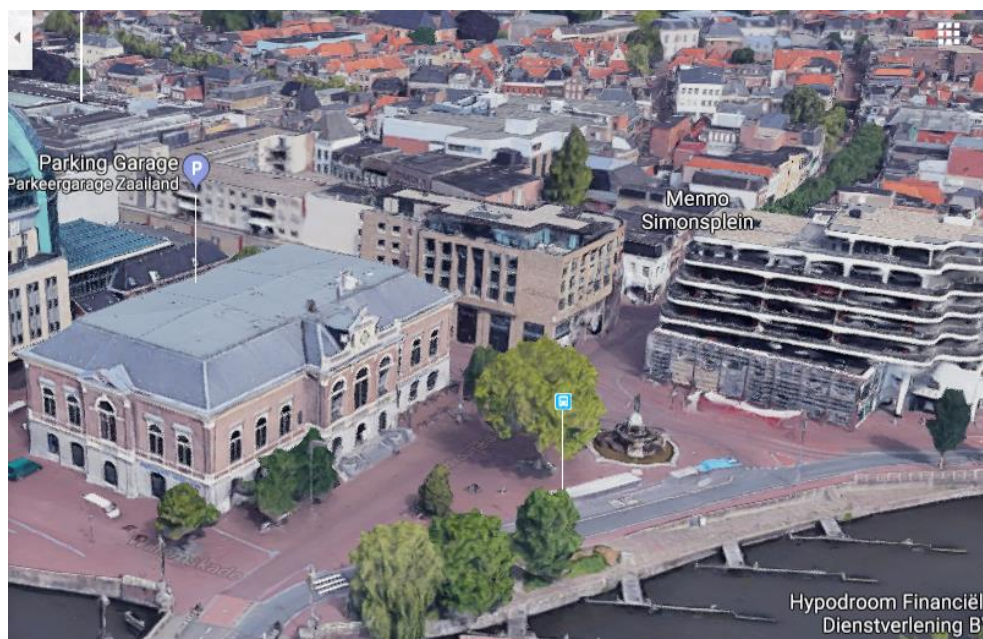
Methodologie

Introductie

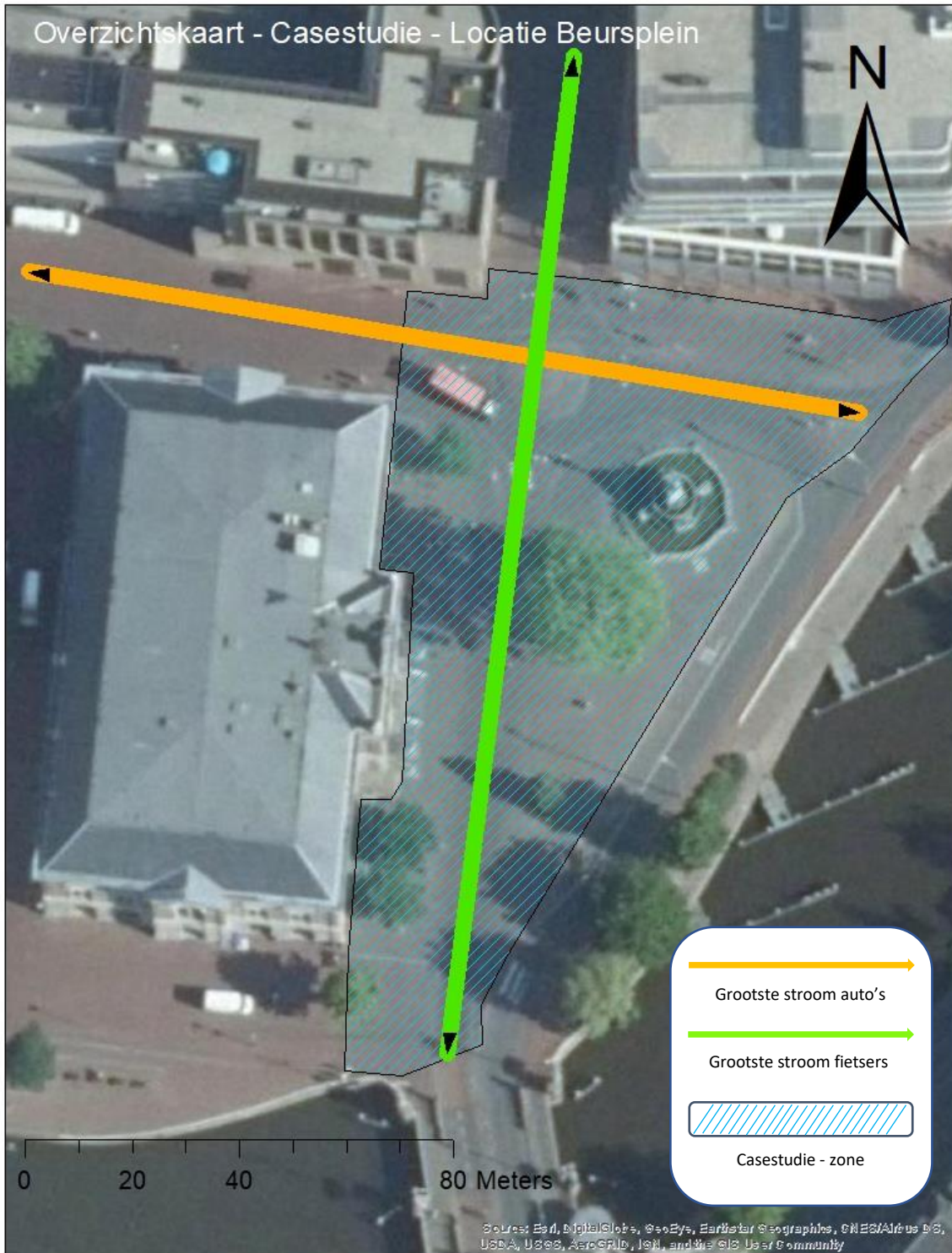
In dit hoofdstuk wordt de opzet van het onderzoek verder uiteengezet. Allereerst volgt er een uitgebreide beschrijving van de case die als voorbeeld dient in de enquête. Vervolgens zal de keuze voor de manier van onderzoeken worden beargumenteerd. Nadat dit gedaan is, zal er verder worden ingegaan op de data collectie, data analyse en ethische aspecten.

Case beschrijving

In de deelvragen staat het Beursplein genoemd. Dit is de locatie die als case is gekozen om als voorbeeldlocatie te dienen in dit onderzoek. Er is gekozen voor één locatie om wille van het tijdsbestek waarin het onderzoek afgerond diende te worden. De locatie is gekozen omdat dit één van de bekendste shared space locaties is van Leeuwarden. Voornamelijk voor voetgangers en fietsers uit de zuidelijke helft van Leeuwarden is dit één van de belangrijke toegangsroutes naar het centrum. Op afbeelding 1 ziet u onder andere de Zuiderstadsgracht, de oude bibliotheek, de Mercuriusfontijn en het Amicitiegebouw. Kenmerkend voor de locatie is een drukke noord-zuid fietsroute en het autoverkeer wat deze route kruist om de parkeergarage onder het zaailand te bereiken. Het plein is in 2012 opnieuw heringericht, waarbij de belangrijkste doelstellingen waren dat er een goede verkeersdoorstroming was en de snelheid van (brom)fietsverkeer lager kwam te liggen. Er is destijds gekozen om shared space toe te passen om dit te bewerkstelligen omdat shared space een geschikte manier van inrichten is om de snelheid in het verkeer te verlagen en de doorstroming te bevorderen. (Kenniscentrum shared space, 2017). Een overzichtskaart bevindt zich op de volgende pagina



Afbeelding 1 - Bovenaanzicht Beursplein



Afbeelding 2 - Overzichtskaart Casestudie

Keuze voor onderzoeksmethode

De onderzoeksvraag “In hoeverre kunnen nudges in de shared space volgens ouderen een positieve invloed hebben op de toegankelijkheid van shared space voor ouderen?” is in dit onderzoek beantwoord door middel van een combinatie van een kwalitatief en een kwantitatief onderzoek. Op basis van twee interviews en het literatuuronderzoek is in eerste instantie een algemeen beeld gecreëerd van de reeds bekende kennis met betrekking tot het onderwerp. Daarnaast hebben de interviews gezorgd voor andere invalshoeken, die uiteindelijk zijn meegenomen bij het opstellen van de enquête. Dit is tevens een groot voordeel van deze manier van onderzoeken. Het onderzoeksproces wordt op deze manier namelijk meer beïnvloed door het interpreteren van data en is hierdoor reflectiever van aard. Verder is er door het onderzoek op deze manier in te richten, de mogelijkheid gecreëerd om experts te betrekken bij het proces in combinatie met het verkrijgen van kwantitatieve data. Dit zorgt er uiteindelijk voor dat de resultaten beter onderbouwd zijn. Overigens is er ook een belangrijk nadeel van deze manier van onderzoeken. Het kost namelijk veel tijd en het kan complex zijn om data te combineren tot een conclusie als deze op verschillende manieren verkregen is.

Data Collectie

Om naast het theoretisch raamwerk een beter beeld te krijgen van het onderwerp zijn er in eerste instanties twee interviews afgenomen. Zoals eerder al beschreven is er gekozen om de interviews af te nemen voordat de kwantitatieve dataverzameling is gestart. De belangrijkste reden hiervoor was dat op deze manier de input van de geïnterviewde personen meegenomen kon worden bij het opstellen van de enquête. De interviews zijn afgenomen bij experts op het gebied van shared space en er is gekozen voor een semi gestructureerde structuur. Deze manier van interviewen biedt aan de ene kant structuur, zodat de geïnterviewden dezelfde vragen en onderwerpen krijgen voorgelegd. Anderzijds zorgt het een natuurlijke dialoog (Clifford et al, 2013). Een bijkomend voordeel van deze manier van interviewen is dat de structuur van de interviews voor het grootste gedeelte hetzelfde was. Hierdoor is de analyse gemakkelijker geworden en is het eenvoudiger gemaakt om data uit de interviews met elkaar te vergelijken.

Interviews

De personen die geïnterviewd zijn, zijn dr. Femke Niekerk van de Rijksuniversiteit Groningen en Sjoerd Nota en Henk Feenstra namens het kenniscentrum Shared Space van de Noordelijke Hogeschool Leeuwarden. Dr. Femke Niekerk is een universitair docent van de faculteit ruimtelijke wetenschappen aan de Rijksuniversiteit Groningen. Dr. Niekerk is in 1994 gepromoveerd op een onderzoek naar de gebruikswaarde van effectrapportages voor de planning van verkeersinfrastructuur. Daarnaast doet zij veel onderzoek met betrekking tot shared space en de effectiviteit daarvan. Met name het feit dat zij op dit moment onderzoek doet naar de effectiviteit van shared space heeft de doorslag gegeven om haar te interviewen. Dhr. Nota van het kenniscentrum Shared Space is afgestudeerd in zowel stedenbouwkundige techniek & ruimtelijke planning als Algemene verkeerskunde. Op het moment is hij werkzaam als docent op de Noordelijke Hogeschool Leeuwarden en is hij actief als onderzoeker en adviseur. Het kenniscentrum Shared space is een organisatie die zich focust op innovatie en ontwikkeling van het concept shared space door middel van beleidsinnovatie, kennisontwikkeling, onderzoek en onderwijs. Het interview bij het kenniscentrum geschiedde met 2 personen. De tweede persoon was Henk Feenstra. Dhr. Feenstra heeft voor zowel adviesbureaus als overheden veel gewerkt aan herinrichtingsprojecten waarbij shared space werd toegepast. Zijn kennis van het werkveld was belangrijk om mee te nemen door zijn jarenlange ervaring. Het transcript van het interview met Dr. Niekerk is terug te vinden in bijlage 1. Het transcript van het interview met Dhr. Nota & Dhr. Feenstra is terug te vinden in bijlage 2.

Enquêtes

Naast interviews zijn er ook enquêtes afgenomen. Er is gekozen om enquêtes af te nemen, omdat dit een goede manier is om informatie te verzamelen over een bepaalde doelgroep (Clifford et al, 2013) Tevens biedt een enquête het voordeel dat de vragen gestandaardiseerd zijn en er statische analyses gedaan konden worden. Dit is van belang omdat op deze manier de respondenten met elkaar vergeleken konden worden en verbanden aangetoond konden worden, wat tevens het uiteindelijke doel is van de enquêtes. Om de geënquêteerden op weg te helpen is er gekozen om een locatie in Leeuwarden te kiezen die voor bijna iedereen bekend is. Op deze manier maakte het de enquête enerzijds interessanter om aan deel te nemen, omdat de geënquêteerden direct een tastbaar voorbeeld hadden. Anderzijds was het op deze manier gemakkelijker om dingen te bevragen en uit te leggen, omdat er een duidelijk voorbeeld was. De enquête is terug te vinden in bijlage 5. Dit betreft overigens de analoge enquête. Een groot gedeelte van de respondenten heeft de enquête online ingevuld middels het programma Surveymonkey.

Respondenten & praktische uitvoering

De populatie waarover dit onderzoek gaat zijn ouderen in Leeuwarden. Deze term is afgebakend door zowel leeftijd als locatie. De minimale leeftijd van de respondenten is 65 en de enquête is alleen in Leeuwarden afgenomen. Er is contact gezocht met de 'Leeuwarder Onafhankelijke Senioren Vereniging' (LOS). Na een mailwisseling, is er goedkeuring verkregen om de enquête digitaal te verspreiden onder ongeveer 1100 leden. Overigens kon de enquête niet naar alle leden verstuurd worden, omdat niet iedereen beschikte over een e-mailadres. Het uiteindelijke aantal potentiële respondenten waarnaar de enquête verstuurd is, is hierdoor niet bekend. Om de kans groter te maken dat de potentiële respondenten de enquête invulden, is er een VVV-bon verloten onder de respondenten. Hier is iedereen in het begeleidend schrijven vooraf over ingelicht.

Naast dat er op de digitale manier 75 respondenten de enquête hebben ingevuld, zijn er ook 18 enquêtes afgenomen bij het winkelcentrum op het Willem-Alexanderplein in Leeuwarden. Uiteindelijk hebben 9 mensen de enquête ingevuld die jonger zijn dan 65. Deze enquêtes zijn niet gebruikt in de analyse, omdat deze respondenten niet in de doelgroep vielen en dit er voor kon zorgen dat de resultaten vertekend zouden worden. Het inschatten van de leeftijd op straat was overigens een lastige component. Dit is één van de redenen dat er vrij snel gestopt is met het benaderen van respondenten op deze wijze. Het face-to-face afnemen van enquêtes was daarbij erg tijdrovend. Het contact met de mensen daarentegen was zeer prettig en ook de responsie was op deze manier hoog. Verder had het face-to-face ook het voordeel dat er ter plekke uitleg geboden kon worden. De reden dat er geen enquêtes op de locatie waar het over gaat zijn afgenomen, is dat vermijdingsgedrag dan onmogelijk in beeld kan worden gebracht. Hierdoor zou dus kortom de juiste doelgroep niet goed bereikt zijn.

Data analyse

Onderstaand treft u een uitleg over de analyse van de data. In de eerste alinea is uitgelegd hoe de data die verkregen is door middel van interviews geanalyseerd is. Vervolgens wordt er uitgelegd hoe de data die verkregen is door middel van enquêtes is geanalyseerd.

Interviews

De interviews zijn, met toestemming van de geïnterviewden, opgenomen en vervolgens getranscribeerd. Hoewel de interviews in zekere zin gedaan zijn ter ondersteuning van het opstellen van de enquête, is er toch gekozen om de interviews te transcriberen. Hier is voor gekozen, omdat hiermee de analyse van de data gemakkelijker en overzichtelijk is. De interviews zijn uiteindelijk woordelijk getranscribeerd en gecodeerd. Deze codering is gebaseerd op de deelvragen. Uiteindelijk zorgde dit ervoor dat er per deelvraag een opsomming is gecreëerd die op een overzichtelijke manier geanalyseerd kon worden.

Enquêtes

De digitale enquêtes zijn afgenomen met het programma SurveyMonkey. Om praktische redenen is ervoor gekozen om de enquêtes die op papier zijn afgenomen tevens in te vullen op SurveyMonkey. Hierdoor was het gemakkelijker om de data in de enquêtes te analyseren. Nadat alle data in SurveyMonkey stond, is de data omgezet naar SPSS. In eerste instantie is in het resultaten hoofdstuk de data met behulp van beschrijvende statistiek overzichtelijker gemaakt en gestructureerd. Hierdoor is duidelijk geworden hoe de antwoorden verdeeld zijn. De variabelen die getoetst zijn, zijn met uitzondering van de variabele 'leeftijd', allemaal ordinaal of nominaal. Om te bepalen of er verbanden zijn tussen nominale en/of ordinale variabelen is waar mogelijk de Chi-kwadraat toets uitgevoerd. Door middel van deze toets kon er worden aangetoond of er een verband is tussen een gegeven antwoord op vraag X en een gegeven antwoord op vraag Y (Moore & McCabe, 2001). Door het beperkte aantal respondenten is er soms voor gekozen om een variabele te transformeren naar een nieuwe bruikbare variabele. In het resultaten hoofdstuk is dit voor de betreffende variabelen verder uitgelegd. De uitkomst van de Chi-kwadraat toets is een p-waarde. Wanneer deze waarde kleiner is dan 0.05 is de uitkomst significant bevonden. Wanneer de waarde kleiner is dan 0.05 zegt dit dat de kans dat er geen verband is tussen de variabelen kleiner is dan 5%. Op dat moment wordt het verband bewezen geacht. Over de aard van het verband, zegt dit overigens nog niks. Aan de hand van een kruistabel en de associatiematen 'Phi' & Cramer's V (bij nominale variabelen) en Gamma, (bij ordinale variabelen) is er vervolgens bepaald wat de aard van het verband is en of deze zwak of sterk is. De uitkomst van het toepassen van een associatiemaat eindigt in een uitkomst tussen 0 en 1. Waarbij hoe hoger het getal, hoe sterker het verband is. (Moore & McCabe, 2001). Wanneer er een verband is proberen aan te tonen tussen een nominale en een ordinale variabele zijn de nominale associatiematen gebruikt.

Ethische aspecten

Het bestempelen van de observanten of geënquêteerden als “oud” is iets waar voorzichtig mee om gegaan moest worden. Voornamelijk in de bewoording van de enquêtes is dit zeer belangrijk. Daarnaast is uiteraard de privacy van de geënquêteerden voorop gesteld. De geënquêteerden kregen zelf de keuze of zij contactgegevens achter willen laten. Wanneer zij hier voor kozen, hebben zij zodra de studie was afgerond een samengevatte versie van het onderzoek per mail ontvangen. Tevens is er op de enquêtes duidelijk vermeldt hoe de onderzoeker bereikt kon worden bij vragen en/of opmerkingen.

Een ander belangrijk ethisch aspect wat in dit onderzoek van belang was, is de positie van de onderzoeker zelf. Volledig neutraal onderzoek doen is lastig, zeker als de onderzoeker van te voren ook een mening heeft over iets. Door voor de uitvoering van het kwantitatieve onderzoek ook twee inleidende interviews met experts te doen is er zoveel mogelijk voor gezorgd dat er met een objectieve blik naar het onderwerp gekeken werd. Door vooraf anderen meningen van experts te horen en objectieve kennis op te doen, is de onderzoeker namelijk in staat gesteld om op een neutrale wijze onderzoek te doen.

Stereotypering is tevens iets waarbij stilgestaan is, bij deze studie. Door bij elke vorm van communicatie dit in het achterhoofd te hebben gehouden, heeft het verder gedurende de uitvoering van de data collectie geen problemen opgeleverd.

Resultaten

Introductie

Onderstaand zijn per deelvraag de resultaten die relevant zijn weergegeven. Vervolgens wordt telkens aan het eind van iedere alinea de deelvraag beantwoord. De onderzoeksvraag waar de uitkomsten van de deelvragen uiteindelijk in resulteren wordt beantwoord in de conclusie. Voordat de resultaten per deelvraag weergegeven worden, is het goed om eerst een beeld te krijgen van de respondenten. Uiteindelijk hebben 93 respondenten tussen de 89 en 57 jaar oud de enquête ingevuld. 9 respondenten voldeden niet aan de eis 65 jaar of ouder en zijn daarom ook niet meegenomen in de analyse. Er zijn ook 9 respondenten die niet de gehele enquête hebben ingevuld. Hierdoor varieert per variabele het aantal bruikbare respondenten van 84 tot 75. Opvallend is dat van het aantal bruikbare respondenten 69% vrouw is. Er zijn namelijk 26 mannen en 58 vrouwen die de enquête hebben ingevuld. Alle respondenten zijn woonachtig in Leeuwarden.

Hoe ervaren ouderen Shared Space?

Om in kaart te brengen hoe ouderen Shared Space ervaren, is in eerste instantie gevraagd of ouderen het Beursplein in Leeuwarden in het algemeen prettig ervaren. Dit is in een stelling voorgelegd. De bevindingen van de respondenten zijn terug te vinden in tabel 1. Het feit dat 20% het als zeer onprettig beschouwd en 45,33% aangeeft het onprettig te vinden resulteert in een groep van 65,33% die het plein als verkeersdeelnemer negatief ervaart. Daarbij vindt maar 10,66% het echt prettig. Het algemene beeld wat de respondenten hebben van het Beursplein kan dus negatief genoemd worden. Vervolgens zijn er een aantal stellingen voorgelegd om te bepalen wat de respondenten zozeer aangeven onprettig te vinden. In eerste instantie is gevraagd of de respondenten het Beursplein veilig vinden. Dit is uitgesplitst in 'veilig voor voetgangers' en 'veilig voor fietsers'. Daarnaast is gevraagd hoe men de snelheid van de verschillende modaliteiten ervaart en of men het duidelijk vindt waar de verschillende modaliteiten in de ruimte horen en mogen komen. In tabel 1 is weergegeven hoe de respondenten op deze stellingen gereageerd hebben.

Wat opvalt is dat de ervaringen veelal negatief zijn. Zo vindt 53,33% van de respondenten het Beursplein niet veilig voor voetgangers en 52% van de respondenten vindt hetzelfde met betrekking tot fietsers. Een belangrijke toevoeging hieraan is dat 75% van de respondenten die het Beursplein met de elektrische fiets betreedt, het Beursplein voor fietsers als onveilig bestempeld. Verder valt in de tabel af te lezen dat veel respondenten het niet duidelijk vinden waar zij wel of niet mogen lopen en/of fietsen. Dit is een interessant gegeven omdat het idee achter shared space is dat de ruimte gedeeld wordt. Het feit dat ouderen het niet duidelijk vinden waar zij mogen komen, lijkt erop te duiden dat het idee achter shared space niet geheel duidelijk is. Dit wordt bij het beantwoorden van deelvraag 2 verder uitgewerkt en beargumenteerd.

Een andere opvallende statistiek is dat maar 16 respondenten expliciet aangeeft liever deze route te gebruiken ten faveure van een andere route. De groep die hier neutraal tegenover staat of zelf liever een andere route pakt is daarentegen een stuk groter.

Tabel 1 - Ervaringen van ouderen in cijfers

“Ik vind het Beursplein veilig voor voetgangers”				
Zeer mee oneens	Mee oneens	Neutraal	Mee eens	Zeer mee eens
10 (13,33%)	30 (40,00%)	25 (33,33%)	9 (12,00%)	1 (1,33%)
40 (53,33%)*		25 (33,33%)*	10 (13,33%)*	
“Ik vind het Beursplein veilig voor fietsers”				
Zeer mee oneens	Mee oneens	Neutraal	Mee eens	Zeer mee eens
12 (16,00%)	27 (36,00%)	27 (36,00%)	8 (10,68%)	1 (1,33%)
39 (52,00%)*		27 (36,00%)*	9 (12,00%)*	
“Hoe ervaart u de snelheid van gemotoriseerde voertuigen op het Beursplein?”				
Zeer onprettig	Onprettig	Neutraal	Prettig	Zeer Prettig
2 (2,67%)	16 (21,33%)	41 (54,67%)	16 (21,33%)	0 (0,00%)
18 (24,00%)*		41 (54,67%)*	16 (21,33%)*	
“Hoe ervaart u de snelheid van fietsers op het Beursplein?”				
Zeer onprettig	Onprettig	Neutraal	Prettig	Zeer Prettig
2 (2,67%)	29 (38,67%)	39 (52,00 %)	5 (6,67%)	0 (0,00%)
31 (41,33%)*		39 (52,00 %)*	5 (6,67%)*	
“Ik vind het duidelijk waar voetgangers mogen lopen op het Beursplein”				
Zeer mee oneens	Mee oneens	Neutraal	Mee eens	Zeer mee eens
18 (24,00%)	45 (57,33%)	6 (8,00%)	8 (10,67%)	0 (0,00%)
63 (71,33%)*		6 (8,00%)*	8 (10,67%)*	
“Ik vind het duidelijk waar fietser mogen fietsen op het Beursplein”				
Zeer mee oneens	Mee oneens	Neutraal	Mee eens	Zeer mee eens
16 (21,33%)	41 (54,67%)	10 (13,33%)	8 (10,67%)	0 (0,00%)
57 (76,00%)*		10 (13,33%)*	8 (10,67%)*	
“Wanneer ik naar het centrum ga op de fiets of te voet, kies ik liever een andere route”				
Zeer mee oneens	Mee oneens	Neutraal	Mee eens	Zeer mee eens
6 (8,00%)	10 (13,33%)	28 (37,33%)	16 (21,3%)	7 (9,33%)
16 (21,33%)*		28 (37,33%)*	23 (30,67%)*	

Opmerking 1 - Cellen met een * zijn een optelsom van de bovenstaande cel(len) in de rij erboven

Tabel 1 - Ervaringen van ouderen in cijfers

Verbanden tussen variabelen

In tabel 1 viel op dat de ervaringen relatief negatief zijn. In eerste instantie is er getoetst of er een verbanden is tussen het beantwoorden van de stelling; 'In het algemeen vind ik het Beursplein prettig om op deel te nemen aan het verkeer' en de antwoorden op de stellingen en vragen in tabel 1. Hierbij zijn telkens de variabelen 'zeer mee oneens' en 'mee oneens' samengevoegd tot 'mee oneens'. Voor 'zeer mee eens' en 'mee eens' geldt hetzelfde. Dit is gedaan in verband met het beperkte aantal respondenten. De 'expected count' mag maar in 20% van de cellen onder de 5 liggen om een Chi-kwadraat toets te mogen uitvoeren. Helaas is er door het beperkte aantal respondenten enerzijds en het soms heel duidelijk negatieve antwoord anderzijds in geen één van de toetsen hieraan voldaan. Er mag dus niet gesproken worden over een significant bewezen verband tussen de variabelen. Het vermoeden dat er een verband aanwezig is, wanneer er meer respondenten zouden zijn wordt echter wel versterkt. In onderstaande tabel zijn de P-waardes weergegeven van de variabelen. Daarnaast staat er weergegeven hoe sterk het verband vermoedelijk is op basis van de associatiemaat Gamma. Ook staat er weergegeven of de 'expected count' voldoet om de Chi-kwadraat test te mogen interpreteren. De variabelen zijn genummerd ten behoeve van de vormgeving van de tabel.

Tabel 2 – Verbanden tussen algemene ervaring en ervaringsindicatoren

	1	2	3	4	5	6	7
P-waarde	0,000	0.000	0.09	0.021	0.013	0.000	0.004
Gamma	0.964	0.964	0.538	0.361	0.423	0.623	-0.679
Exp. C.	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee

Tabel 2 - Verbanden tussen algemene ervaring en ervaringsindicatoren

1= "Ik vind het Beursplein veilig voor voetgangers"

2= "Ik vind het Beursplein veilig voor fietsers"

3= "Hoe ervaart u de snelheid van gemotoriseerde voertuigen op het Beursplein?"

4= "Hoe ervaart u de snelheid van fietsers op het Beursplein?"

5= "Ik vind het duidelijk waar voetgangers mogen lopen op het Beursplein"

6= "Ik vind het duidelijk waar fietser mogen fietsen op het Beursplein"

7= "Wanneer ik naar het centrum ga op de fiets of te voet, kies ik liever een andere route"

Alle bovenstaande verbanden zouden significant zijn, gezien de P-waardes die allen onder 0.05 liggen. Daarbij valt op dat de associatiematen weergegeven dat de verbanden tussen de algemene ervaring en de in bovengenoemde tabel genummerde variabelen 1,2,6 & 7 sterk tot zeer sterk zijn. En dat er met variabele 3,4 & 5 een matig verband is waargenomen. Met name de perceptie dat het kruispunt niet veilig wordt bevonden voor voetgangers en fietsers (variabele 1 & 2) lijkt in verband te staan met de algemene ervaring op het Beursplein.

Dit is logisch te verklaren, omdat veiligheid een belangrijke graadmeter is in hoe verkeerssituaties ervaren worden. Variabele 5 en 6 geven weer dat er een verband aanwezig lijkt te zijn tussen of men het duidelijk vindt waar gefietst of gewandeld mag worden en de algemene ervaring. Als men het Beursplein niet prettig ervaart, is men geneigd te antwoorden dat het onduidelijk is. Het gebrek aan structuur zou dus voor ouderen een factor kunnen zijn in de negatieve beoordeling die zijn geven aan het Beursplein.

Het is interessant dat er ook een verband lijkt te zijn tussen 'het kiezen van een andere route' en de algemene ervaring. Dit zou namelijk vermijdingsgedrag kunnen aantonen. De negatieve waarde van Gamma laat het verband zien tussen de algemene beoordeling van het Beursplein en de mogelijke keuze om een andere route te kiezen. De waarde is negatief omdat hoe negatiever het Beursplein beoordeeld wordt, hoe eerder respondenten geneigd zijn een andere route te kiezen. Dit kan er op duiden dat er sprake is van vermijdingsgedrag met betrekking tot het Beursplein. Dit wordt geïllustreerd door de volgende opmerkingen die respondenten achter lieten. Zo schreef 1 respondent "Ik vermijd het zoveel mogelijk" en was er ook een respondent die aangaf "Ik vermijd het op drukke momenten". Daarnaast was er ook nog een respondent die aangaf "Ik durf alleen vroeg op de ochtend hierlangs naar de stad te gaan". Verder werd er in de algemene opmerkingen vooral aangegeven dat men het onduidelijk, rommelig en vaak te druk vond.

Er is ook getest of het vervoersmiddel waarmee de respondent het vaakst op het Beursplein komt een verband heeft met de algemene ervaring. Hier is echter geen verband ontdekt. Er lijkt wel een verband te bestaan tussen het aantal keer per week dat iemand op het Beursplein komt ten opzichte van de algemene ervaring. Door het gebrek aan respondenten die meer dan twee keer per week op het plein komen en positief zijn, geldt wederom dat de Chi-kwadraat toets niet gebruikt kan worden om het bestaan van het verband te bevestigen. De P-waarde is echter wel 0,023 en de associatiemaat Gamma doet vermoeden dat er een matig verband is met een waarde van 0.312. Hoe vaker iemand er komt, hoe positiever de mening lijkt te zijn. Dit kan er op duiden dat gewenning een belangrijk aspect is. Er is tevens gevraagd of de respondenten vinden of het verkeer voldoende op elkaar let. Wanneer respondenten deze vraag met nee beantwoordden konden zij tevens aangeven welke modaliteit niet voldoende op let volgens hem of haar. In Tabel 3 staan de uitkomsten hiervan.

Tabel 3 – Let het verkeer voldoende op elkaar?

"Ik vind dat weggebruikers voldoende op elkaar letten"	
Ja	Nee
15 (20,00%)	60 (80%)
"Ik vind dat fietsers slecht letten op het overige verkeer"	
Ja	Nee
50 (66,67%)	25 (33,33%)
"Ik vind dat voetgangers slecht letten op het overige verkeer"	
Ja	Nee
34 (45,33%)	41 (54,67%)
"Ik vind dat gemotoriseerde voertuigen slecht letten op het overige verkeer"	
Ja	Nee
27 (36,00%)	48 (64,00%)

Tabel 3 - Let het verkeer voldoende op elkaar

Tabel 4 – Verband tussen mening over voldoende op elkaar letten & algemene ervaring

	1	2	3	4
P-waarde	0,006	0.030	0.683	0.014
Phi	0.368	0.306	0.101	0.337
CramersV	0.368	0.306	0.101	0.337
Exp. C	Nee	Ja	Nee	Ja

Tabel 4 - Verband tussen mening over voldoende op elkaar letten & algemene ervaring

1= "Weggebruikers letten voldoende op elkaar"

2= "Fietsers letten onvoldoende op het overige verkeer"

3= "Voetgangers letten onvoldoende op het overige verkeer"

4= "Gemotoriseerde voertuigen letten onvoldoende op het overige verkeer"

Voor variabele 1 en 3 geldt wederom dat er niet voldoende respondenten zijn om te bevestigen dat er een significant verband is tussen het gegeven antwoord op de stelling en over de algemene ervaring van het Beursplein. Voor variabele 1 is er echter wel een vermoeden dat er een matig verband is, gezien de P-waarde.

Voor variabele 2 en 4 kan wel bewezen worden dat er een significant verband is. Er zijn voldoende respondenten. In beide gevallen is er namelijk maar 1 cel waar de 'expected count' onder de 5 ligt. Is de P-waarde onder de 0,05 en geven Phi en Cramers V aan dat er sprake is van een matig verband. De mening dat fietsers onvoldoende op het overige verkeer letten en dat gemotoriseerd verkeer onvoldoende op het overige verkeer let, is dus van invloed op de algemene ervaring in de zin dat als er bevonden wordt dat er onvoldoende op elkaar gelet wordt, de algemene waardering ook negatiever wordt.

Samenvatting & koppeling met interviews

De algemene ervaring van ouderen van het Beursplein kan als negatief worden gezien. Men vindt het onduidelijk, onoverzichtelijk, onveilig en is van mening dat er onvoldoende op elkaar gelet wordt. De enige significante verbanden die daadwerkelijk aangetoond zijn, zijn ; Als men vindt dat fietsers slecht op het overige verkeer letten, dit direct van negatieve invloed is op de algemene waardering. En als men vindt dat gemotoriseerde voertuigen slecht letten op het overige verkeer, dit tevens direct van negatieve invloed is op het de algemene ervaring. Verder bestaat er een sterk vermoeden dat er in zekere mate sprake is van vermijdingsgedrag. Vermijdingsgedrag resulterend uit subjectieve onveiligheid kan in potentie een groot issue zijn. Sjoerd Nota gaf in het interview aan dat "Op het moment dat het idee ontstaat dat de subjectieve verkeersveiligheid zo slecht is, dat mensen een plek serieus gaan mijden. Dan moet daar serieus naar gekeken worden" Dit werd tevens bevestigd door dr. Femke Niekerk. Sjoerd Nota gaf overigens ook aan dat er in eerdere onderzoeken elders bleek dat er op soortgelijke plekken vaak onderlinge irritaties zijn, maar dat dit vaak niet leidt tot ongevallen. Dit is belangrijk om in het achterhoofd te houden, omdat dit een verband zou kunnen hebben met in welke mate men bekend is met het begrip. Irritaties zouden namelijk kunnen verminderen als men elkaar beter begrijpt. Femke Niekerk gaf in het interview aan dat problemen in shared space vaak veroorzaakt worden door één of meerdere dominante verkeersstromen. Wanneer men dit combineert met het feit dat de respondenten aangaven dat met name fietsers, maar ook voetgangers slecht letten op het overige verkeer dit een indicatie kan bieden dat dat ook hier het geval is. Belangrijk is dus om te kijken hoe men er voor kan zorgen dat de verschillende verkeersstromen in een beter samenspel van de ruimte gebruik kunnen maken.

Zijn ouderen bekend met het begrip Shared space en is dit een belangrijke factor in hoe zij shared space ervaren?

In de enquête is de vraag gesteld 'Bent u bekend met het begrip' shared space. Dit is interessant omdat er mogelijk kansen liggen bij het voorlichten van mensen ten behoeve van een prettigere ervaring van shared space. In tabel 5 zijn de uitkomsten hiervan samengevat. Wat opvalt is dat ongeveer de helft van de mensen aangeeft in ieder geval ongeveer te weten wat het inhoud en dat de rest dit 'niet echt' of 'helemaal niet' weet. Daarnaast valt op dat maar 29,73% echt aangeeft te weten wat het idee achter shared space is. Dit geeft aan dat het idee achter shared space nog niet volkomen duidelijk is bij de het grootste deel van de respondenten. Of er verbanden zijn tussen enerzijds 'bekend zijn met het begrip' en de algemene waardering het Beursplein is op dezelfde manier getoetst als in deelvraag 1. In tabel 6 zijn de uitkomsten weergegeven.

Tabel 5 – Bekend met Shared Space

'Bent u bekend met het begrip shared space?'			
Ja, ik weet precies wat het inhoud	Ja, Ik weet ongeveer wat het inhoud	Niet echt, maar ik heb er wel eens van gehoord	Nee, ik heb er nog nooit van gehoord
22 (29,73%)	12 (16,22%)	8 (10,81%)	30 (40,54%)
34 (45,95%)*		38 (54,05%)*	

Opmerking 2 - Cellen met een * zijn een optelsom van de bovenstaande cel(len) in de rij erboven

Tabel 5 - Bekend met shared space

Tabel 6 – Verbanden tussen bekendheid met het begrip en ervaringsindicatoren

	1	2	3	4	5	6	7	8
P-waarde	0.359	0.538	0.613	0.191	0.700	0.885	0.654	0.430
Phi	0.168	0.130	0.116	0.213	0.099	0.058	0.112	0.152
CramersV	0.168	0.130	0.116	0.213	0.099	0.058	0.112	0.152
Exp. C	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee

Tabel 6 - Verband tussen bekendheid met het begrip en ervaringsindicatoren

- 1= "Ik vind het Beursplein veilig voor voetgangers"
- 2= "Ik vind het Beursplein veilig voor fietsers"
- 3= "Hoe ervaart u de snelheid van gemotoriseerde voertuigen op het Beursplein?"
- 4= "Hoe ervaart u de snelheid van fietsers op het Beursplein?"
- 5= "Ik vind het duidelijk waar voetgangers mogen lopen op het Beursplein"
- 6= "Ik vind het duidelijk waar fietser mogen fietsen op het Beursplein"
- 7= "Wanneer ik naar het centrum ga op de fiets of te voet, kies ik liever een andere route"
- 8= "In het algemeen vind ik het Beursplein prettig om op deel te nemen aan het verkeer"

Voor variabelen 1, 3 en 7 in tabel 6 is er aangetoond dat er geen significant verband is met de mate van bekendheid van het begrip shared space. De P-waarde ligt namelijk ver boven de benodigde 0.05 en het aantal cases voldeed om aan de minimale waarde van de 'expected count' te voldoen. Voor variabele 2,4,5 & 8 ligt de P-waarde tevens te hoog om te spreken van een verband. Daarnaast waren er niet voldoende cases om aan de 'expected count' te voldoen. Gezien de P-waarde is er bij deze variabelen echter wel een duidelijk vermoeden dat er ook bij meer respondenten geen significant verband zal worden aangetoond tussen deze variabelen en of de respondenten bekend zijn met het begrip Shared space. Dit impliceert dat er geen indicatie is dat bekendheid met het begrip en de beoordeling van de ervaringsindicatoren.

Samenvatting & Koppeling met interviews

Ongeveer de helft van de respondenten heeft aangegeven niet echt of helemaal niet bekend te zijn met het begrip Shared space. Er is echter niet significant aangetoond dat of men bekend is met het begrip een verband heeft met de ervaring van Shared space. Overigens wil dit niet zeggen dat hier niet verder naar gekeken moet worden. Feit is dat veel respondenten het niet kennen en dat de ervaringen veelal negatief zijn, zoals te lezen is in deelvraag 1. Aangezien een groot gedeelte van de respondenten aangaf niet echt of helemaal niet bekend te zijn met het begrip, illustreert dit dat er kansen liggen in een betere voorlichting. Dit werd tevens benoemd door Henk Feenstra. Hij gaf aan dat voorlichting een punt is waar te weinig aandacht aan wordt besteed. Dit werd tevens bevestigd door Sjoern Nota. Hij gaf aan dat wegbeheerders vaak onvoldoende uitleggen wat het achterliggende idee achter een bepaalde inrichting is. En dat zeker wanneer het een inrichting als shared space is, waar veel mensen aan moeten wennen, dit zeer belangrijk is, omdat wanneer iets onbekend is dit automatisch zorgt voor weerstand. Ondanks dat er geen significant verband is aangetoond zijn er genoeg aanwijzingen die erop duiden dat verder onderzoek op dit vlak noodzakelijk is.

Wat is de opinie van ouderen over potentiële interventies en/of nudges om shared space beter te doen ervaren?

Om dit te meten zijn er een aantal nudges en interventies voorgelegd aan de respondenten. In tabel 7 is weergegeven hoe de respondenten tegen de verschillende opties aankijken. In bijlage 5 (pagina 74 t/m 78) staan de mogelijke interventies verder uitgelegd en staat tevens weergegeven hoe deze zijn voorgelegd aan de respondenten

Tabel 7 – Opinie over mogelijke interventies

“Ik denk dat ik het Beursplein prettiger zou ervaren als er een safezone voor voetgangers gecreëerd wordt”				
Zeer mee oneens	Mee oneens	Neutraal	Mee eens	Zeer mee eens
10 (10,81%)	9 (12,61%)	26 (35,14%)	30 (40,54%)	1 (1,35%)
19 (23,42%)*		26 (35,14%)*	31 (41,89%)*	
“Ik denk dat weggebruikers zich sociale gaan gedragen wanneer er bordes worden geplaatst”				
Zeer mee oneens	Mee oneens	Neutraal	Mee eens	Zeer mee eens
7 (9,46%)	12 (16,22%)	24 (32,43%)	26 (35,14%)	5 (6,76%)
19 (25,68%)*		24 (32,43%)*	31 (41,90%)*	
“Ik denk dat ik Shared Space prettiger zou ervaren als ik vooraf beter wordt ingelicht hoe een specifieke situatie werkt”				
Zeer mee oneens	Mee oneens	Neutraal	Mee eens	Zeer mee eens
4 (5,41%)	8 (10,81%)	28 (37,84%)	29 (39,19%)	5 (6,76%)
12 (16,22%)*		28 (37,84%)*	34 (45,95%)*	
“Wanneer de bestrating in een shared space in verschillende zones is opgedeeld, bijvoorbeeld door de route van fietsers, voetgangers en auto's een andere kleur te geven, denk ik dat de gebruikers meer in hun eigen zone blijven”				
Zeer mee oneens	Mee oneens	Neutraal	Mee eens	Zeer mee eens
3 (4,05%)	5 (6,76%)	11 (14,86%)	45 (60,81%)	10 (13,51%)
8 (10,81%)*		11 (14,86%)*	55 (74,32%)*	
Denkt u dat VR-brillen voor mensen die mogelijk moeite hebben om mee te komen in het verkeer een uitkomst kunnen bieden?				
Zeer mee oneens	Mee oneens	Neutraal	Mee eens	Zeer mee eens
4 (5,41%)	14 (18,92%)	45 (60,81%)	10 (13,51%)	1 (1,35%)
18 (24,33%)*		45 (60,81%)*	11 (14,86%)*	

Opmerking 3 - Cellen met een * zijn een optelsom van de bovenstaande cel(len) in de rij erboven

Tabel 7 – Opinie over mogelijke interventies

Wanneer de uitkomsten in een volgorde worden gezet, is er te zien dat de respondenten denken dat het aanpassen van verschillende zones in kleur de beste oplossing is om Shared space prettiger te maken. 74,32 % procent is het namelijk in zekere zin met de betreffende oplossing eens. 45,95% geeft aan dat een betere voorlichting veel zou schelen. De optie om een safezone te creëren en de optie om borden te plaatsen scoren respectievelijk 41,89% en 41,90%. Op de vraag of ouderen potentie zien in een VR-Bril te gebruiken in het proces om situaties uit te leggen heeft maar 14,86% geantwoord het er in zekere zin mee eens te zijn. Overigens heeft op die vraag 60,81% 'neutraal' geantwoord wat kan duiden op het feit dat de respondenten niet zo goed wisten wat ze hier moesten antwoorden.

Samenvatting & Koppeling met interviews

In principe zijn de respondenten in het algemeen zeer positief over de potentiële oplossingen om shared space prettiger te maken. Met name het kleurgebruik op het wegdek om zones te creëren wordt door de respondenten gezien als een goede oplossing. Echter is belangrijk om hier de kanttekening bij te plaatsen dat dit min of meer afstapt van het kernidee van shared space. Tevens liggen er kansen in het verbeteren van de voorlichting, het aanbrengen van zogeheten safezones en het plaatsen van borden die aangeven dat iets een shared space is. Het kleurgebruik op het wegdek is iets waar je heel secuur mee om moet gaan. Zo gaf Sjoerd Nota aan dat wanneer je gebruik gaat maken van zonering, weggebruikers mogelijk weer eerder geneigd zijn in het claimen van een bepaalde verkeersruimte. Hiermee stap je weer deels af van het achterliggende idee van shared space en loop je het risico dat de snelheid van het verkeer omhoog gaat. Het is belangrijk om dit in het achterhoofd te houden en bij het toepassen ervan in shared spaces locaties, hier uiterst zorgvuldig mee om te gaan. Hetzelfde argument geldt bij het toepassen van safezones, omdat ook hier modaliteiten weer tot op zekere hoogte gescheiden worden. Het plaatsen van een bord werd door 41,9 % van de respondenten gezien als een goede interventie. Daarbij gaf Femke Niekerk aan dat dit een interessante optie is, waar simpelweg meer onderzoek naar gedaan moest worden. Sjoerd Nota bevestigde dit. Echter gaf hij wel aan dat de kracht van een verkeersbord niet overdreven moet worden. Hij beaamde overigens wel dat een bord plaatsen in potentie kan zorgen voor meer draakvlak en kan zorgen voor een stukje bewustzijn. Femke Niekerk gaf overigens ook aan dat wanneer men negatieve associaties heeft met een bepaalde verkeersinrichting, het plaatsen van een bord ook negatieve effecten kan hebben. De respondenten waren positief over het effect van een betere voorlichting. Zoals in deelvraag 1 en 2 ook al voorbij kwam biedt dit kansen. Zeker omdat er in de fysieke ruimte geen inpassing gedaan hoeft te worden en het achterliggende idee van shared space behouden blijft. In de beantwoording van de laatste deelvraag en in de conclusie wordt hier nog verder op ingegaan.

In hoeverre kan de gekozen locatie toegankelijker gemaakt worden voor ouderen?

Eigenlijk is deze vraag maar deels beantwoord door middel van dit onderzoek. De opinie over mogelijke interventies en nudges is door de ouderen gegeven maar in deze studie is verder niet gekeken naar de technische inpassing van de mogelijke oplossingen. De mening over mogelijke interventies zal in vervolgonderzoek echter wel meegenomen moeten worden om zo te kijken of er iets aangepast kan en moet worden aan het Beursplein. In de beantwoording van de eerste deelvraag is echter wel weergegeven dat een groot gedeelte van de respondenten aangeeft het Beursplein niet veilig vinden voor voetgangers en fietsers. Daarnaast viel op dat de respondenten het niet duidelijk vonden waar zij wel of niet mochten lopen of fietsen. Gecombineerd met het gegeven dat maar weinig respondenten bekend zijn met shared space en dus vermoedelijk het idee erachter ook niet weten, ligt hier wel een kans. Betere voorlichting over een shared space locatie zou kunnen bijdragen aan meer duidelijkheid voor de respondenten. Tevens zou een betere voorlichting er aan bij kunnen dragen dat de respondenten gaan snappen en ervaren dat een shared space, hoewel deze misschien onoverzichtelijk is, wel veilig is. Of in deze voorlichting VR een plek heeft, is door de respondenten niet bevestigd noch ontkracht. Mogelijk wisten de respondenten niet zo goed wat ze hier van moesten zeggen. Henk Feenstra gaf in het interview wel aan dat dit een interessante optie is, gezien de mogelijkheden hiervan

Daarnaast is er een verband aangetoond tussen het feit dat de respondenten vinden dat fietsers en gemotoriseerd verkeer onvoldoende let op het overige verkeer en hun algemene ervaring als deelnemer van het verkeer op het Beursplein. Dit gecombineerd met het feit dat dr. Niekerk in het interview aangaf dat problemen op shared space vaak komen door een dominante verkeersstroom, wijst erop dat er eventueel gekeken kan worden hoe de stroom fietsers en/of gemotoriseerd verkeer beïnvloed, aangepast of verminderd kan worden. Femke Niekerk gaf tevens aan dat om sociaal verkeersgedrag te bevorderen naar alle deelnemers gekeken moet worden. Fysieke inpassingen zoals het creëren van een safe zone zijn een optie, maar er zou ook gekeken kunnen worden, hoe een dominante verkeersstroom kleiner gemaakt kan worden. Op die manier beïnvloedt je andere doelgroepen juist om zo de ouderen te helpen.

Een belangrijk uitgangspunt wat door alle geïnterviewde personen bevestigd werd is dat shared space op zich geen doel moet zijn. Het doel kan wel zijn dat je verkeerstechnische maatregelen terugdringt en er een gedeelde ruimte van maakt. Hierbij zijn de uitgangspunten van shared space zeer geschikt, maar moet telkens de vraag worden gesteld; Hoe je er voor zorgt dat dit voor iedereen prettig is.

Samenvatting

Een echt advies omtrent een mogelijke aanpassing van het Beursplein, biedt deze studie niet. Echter is het voordat men fysiek ingrepen gaat doen, eerst goed te kijken naar de voorlichting van ouderen. Neem deze mensen bij de hand en leg ze het uit. Hierdoor snapt men beter wat de achterliggende gedachte is en zal de ervaring tijdens het gebruik van de ruimte vermoedelijk prettiger zijn.

Conclusie

In de conclusie wordt de hoofdvraag “In hoeverre kunnen nudges in de shared space een positieve invloed hebben op de toegankelijkheid van shared space voor ouderen?” beantwoord”. Dit is gedaan op basis van de resultaten zoals die eerder per deelvraag zijn weergegeven in combinatie met een koppeling met de literatuur zoals beschreven staat in het theoretisch kader van deze studie.

De respondenten van dit onderzoek stonden zeer welwillend tegenover de verschillende interventies en nudges om shared space toegankelijker te maken voor ouderen. Interessant is echter om je af te vragen, wanneer iets exact een nudge is. Baldwin (2014), definieert nudgen als het structureren van keuzes van mensen om ze te sturen naar een bepaalde keuze. Hausman & Welch (2010) voegde hier nog aan toe dat hierbij bepaalde keuzes niet merkbaar mogen worden gestuurd. In het kader van deze studie wil ik het begrip nudgen echter veel breder definiëren en meer vast houden aan de Nederlandse vertaling ‘duwtje’. Een positieve invloed uitoefenen op ouderen, zodat zij iets prettiger gaan ervaren, kan in mijn ogen gezien worden als nudgen in de bredere zin. ‘Een duwtje in de goede richting’ door middel van fysieke interventies, zoals safezones of zonering of door middel van het plaatsen van borden werd door ouderen goed ontvangen en werd door de geïnterviewden gezien als iets met veel potentie. Het uiteindelijke doel dat het gedrag in positieve zin beïnvloed wordt, is nog steeds hetzelfde als bij nudgen in de meest uitgebreide theorie. Zelfs het bieden van een betere voorlichting en het creëren van meer draagvlak en bewustzijn onder ouderen is te plaatsen in de nieuwe definitie. Ook dit helpt om ouderen een duwtje in de goede richting te geven. Daarbij zorgt dit ervoor dat de achterliggende gedachte van shared space bewaard blijft. Vanaf stap 1 bij het creëren van een shared space of het evalueren ervan is het belangrijk dat alle neuzen dezelfde kant op staan. Iedere stakeholder, dus ook de oudere gebruiker moet hierin meegenomen worden. Op deze manier snappen de gebruikers elkaar beter. Door bepaalde gebruikers soms een duwtje in de goede richting te geven, kan de ervaring op de betreffende locatie verbeterd worden. Hierbij is het belangrijk dat sturen van een bepaalde gebruiker soms niet alleen positieve effecten heeft op zichzelf, maar ook op anderen. Kort samengevat is nudgen zeker in de bredere zin een zeer effectieve maatregel om shared space toegankelijker te maken voor ouderen. Een klein duwtje in de rug, kan soms al een hoop schelen!

Discussie & Aanbevelingen

In de discussie wordt het gehele onderzoeksproces nogmaals doorgenomen. Onderstaand is dit gestructureerd in verschillende paragrafen, waarbij gereflecteerd wordt op specifieke onderdelen van deze studie. Uiteindelijk resulteert dit in aanbevelingen voor vervolgonderzoek.

Onderzoeksopzet & Data collectie

Deze studie is opgezet om in beeld te brengen hoe ouderen shared space ervaren en wat zij vinden van mogelijke nudges, interventies en andere mogelijkheden om hun ervaring positief te beïnvloeden. Belangrijk is om je af te vragen waarom dit zozeer onderzocht moest worden. Goldenbeld (2016) concludeerde dat uit eerder uitvoerig onderzoek bleek dat er aanwijzingen waren dat ouderen, kinderen en personen met een visuele of andere beperking, shared space als erg onprettig en onveilig kunnen ervaren. Dit kon volgens hem leiden tot vermijdingsgedrag en in het ergste geval in beperking van de mobiliteit van deze groepen. In deze studie is er voor gekozen om vooral naar ouderen te kijken. Hier is niet zozeer voor gekozen, omdat dit belangrijker is dan onderzoek te doen naar de andere bovengenoemde groepen, maar omdat een onderzoek naar alle groepen simpelweg te groot zou worden. Het argument om juist op oudere te focussen was echter wel aanwezig. Deze groep wordt namelijk door de vergrijzing groter in de komende jaren. De doelgroep ouderen is echter nog steeds groot. In deze studie is gekozen om voor de respondenten een minimum leeftijd van 65 jaar te kiezen. Echter kan niet iedereen boven de 65 over één kam geschoren worden. In deze studie is er echter geen onderscheid gemaakt in verschillende leeftijdscategorieën. Allicht had een verdere specificatie van leeftijdscategorieën andere resultaten te weeg kunnen brengen. Echter was het vanuit praktisch oogpunt veel moeilijker geweest om respondenten te vinden. Voordat er over is gegaan op het afnemen van enquêtes zijn er eerst een tweetal interviews afgenomen. Methodologisch versterkt dit het onderzoek enorm. Door vooraf eerst de scope te verbreden door experts in het veld mee te laten denken in de onderzoeksopzet, kon er namelijk voor gezorgd worden dat vooroordelen en subjectiviteit in het verdere onderzoek geminimaliseerd kon worden. In mijn ogen zeer belangrijk, omdat wanneer een onderzoeker zelf ook actief gebruiker is van een locatie waar onderzoek naar gedaan wordt, hij mogelijk met de verkeerde vooroordelen naar de situatie kijkt. Volledige objectief zijn is namelijk heel lastig en dit dient gedurende het hele onderzoeksproces een rode draad te vormen. Uiteindelijk is er met de input van de geïnterviewde personen een enquête gecreëerd. In eerste instantie was het idee om de enquêtes face to face af te nemen. Dit had de voorkeur, omdat op deze manier echt de dialoog met de respondenten kon worden aangegaan. Echter had dit als belangrijk nadeel dat dit zeer tijdrovend was.

Uiteindelijk is er daarom over gegaan op het digitaal verspreiden van de enquête. Via de Leeuwarder Onafhankelijke Seniorenvereniging (LOS) is de enquête per mail verspreid onder hun leden. Een nadeel van digitaal afnemen is dat de respondenten gedurende het invullen geen vragen konden stellen aan de afnemer. Dit is mogelijk ook de reden dat niet alle enquêtes volledig zijn ingevuld. Aan de andere kant had het ook een belangrijk voordeel. De respondenten konden het nu namelijk rustig invullen in hun eigen tijd. Belangrijk is om af te vragen of de resultaten beïnvloed zijn door het feit dat de respondenten met name digitaal bereikbare leden zijn van 1 vereniging. Er is namelijk een grote groep mogelijke respondenten uitgesloten van deelname, doordat er puur om praktische redenen op deze manier geënuquêteerd is.

Data analyse & Conclusie

In dit onderdeel wordt met name gereflecteerd wat de verkregen data nu eigenlijk zegt, In hoeverre het bijdraagt aan het beantwoorden van de hoofdvraag en wordt er een koppeling gemaakt met de theorie in het theoretisch kader. Om het begrip shared space voor de respondenten tastbaar te maken is er gekozen om een 1 locatie te gebruiken die zeer bekend is in Leeuwarden en hier door middel van stellingen en vragen de ervaring te bevragen. Uiteindelijk zijn deze resultaten gebruikt om een algemeen beeld te creëren over de mening met betrekking tot shared space. Het gevaarlijke hiervan is dat de case mogelijk invloed heeft op de resultaten. Kort samengevat zou een locatie die toevallig heel anders ervaren wordt, kunnen leiden tot totaal andere resultaten. Uiteindelijk is er vooral om praktische redenen gekozen om de ervaringen in beeld te brengen voor maar één plek en is dit dus een belangrijke limitatie van deze studie.

Er is in de formulering van de enquête zoveel mogelijk in acht genomen dat de formulering neutraal moest zijn. Bij het bevragen van de nominale variabelen is dit in het algemeen niet complex. Meestal hebben de opties namelijk geen relatie tot elkaar. Bij het bevragen aan de hand van stellingen is veelal gebruikt gemaakt van een schaal van 'zeer mee oneens' tot 'zeer mee eens'. Mogelijk had het omdraaien van de schaal van invloed kunnen zijn op de resultaten. Echter moest hier simpelweg een keuze in gemaakt worden. Bij vervolgonderzoek is het goed om beoordelingsschalen eventueel ook om te draaien, om te bewijzen of dit daadwerkelijk een significant verschil oplevert.

Het aantal bruikbare respondenten die zowel in de leeftijdscategorie vallen als de gehele enquête heeft ingevuld is 75. Dit beperkte aantal, maakt het lastig om significante verbanden aan te tonen. Daarbij is het belangrijk om te vermelden dat dit aantal mogelijk te laag is om een representatief beeld te schetsen van de opinie van alle ouderen in Leeuwarden. Tevens zorgde het geringe aantal respondenten ervoor dat het toepassen van statistische toetsen lastig bleek. Door het herberekenen van variabelen in nieuwe minder specifieke variabelen kon dit deels opgelost worden, echter is hierbij een deel van de data verloren gegaan, wat uiteraard zonde is.

Wildervank (2009), Methorst (2007) en Goldenbeld (2016) bevestigden elkaar door te stellen dat ouderen mogelijk problemen kunnen ondervinden van de implementatie van shared space en dat het onderzoek hiernaar tot op heden versnipperd was. De indicatie was er dus, maar concrete verbanden die dit bewezen, waren maar tot op een zeker hoogte aanwezig. In deze studie is proberen aan te tonen hoe ouderen een bepaalde locatie ervaren en hoe zij tegenover mogelijke oplossingen staan om dit positief te beïnvloeden. Daarbij werd in deze studie expliciet gekeken of nudges hier een rol in kunnen spelen. Uiteindelijk heeft de studie geresulteerd in een heldere samenvatting van ervaringen van één shared space locatie en heeft het de opinie ten opzichte van een aantal mogelijke oplossingen, nudges en interventies in kaart gebracht. Kort samengevat waren de ervaringen op het Beursplein redelijk negatief te noemen en waren de respondenten van mening dat de potentiële oplossingen om dit te verbeteren, zouden kunnen werken. Heeft dit de hoofdvraag van dit onderzoek; “In hoeverre kunnen nudges in de shared space een positieve invloed hebben op de toegankelijkheid van shared space voor ouderen?” beantwoord? Enerzijds wel. Zowel de geïnterviewden hebben aangegeven dat zij van mening zijn dat kleine inpassingen en nudges heel interessant zijn om naar te kijken bij de verdere ontwikkeling van shared space. Daarbij hebben de respondenten aangegeven dat zij denken dat een aantal nudges zouden kunnen werken. Anderzijds is het belangrijk om een kanttekening hierbij te plaatsen. De praktische toepassing van nudges of andere oplossingen is namelijk niet getoetst. Hierin ligt dus een uitdaging in de toekomst.

Aanbevelingen

In vervolgonderzoek is het belangrijk om te kijken of de resultaten reproduceerbaar zijn. Daarom zou een soortgelijke enquête ook gedaan moeten worden, waarbij een andere case als voorbeeld dient. Op die manier kan er een nog beter beeld gecreëerd worden van de ervaringen van ouderen met betrekking tot shared space. Verder is het belangrijk om deze ervaringen ook te vergelijken met andere verkeersdeelnemers, om zo goed in beeld te brengen in wat de ervaringen van ouderen verschillen van bijvoorbeeld jongere gebruikers. Het doen van een soortgelijk onderzoek met betrekking tot andere kwetsbare deelnemers is ook iets wat gedaan moet worden. In deze studie is er namelijk niet gekeken of andersvalide mensen, kinderen of personen met een geestelijke of fysieke beperking problemen ondervinden op shared space, terwijl hier in eerdere onderzoeken wel indicaties voor waren. De mogelijke nudges, interventies en oplossingen waarvan de respondenten in dit onderzoek van mening waren dat deze zouden kunnen werken zouden tot slot in de praktijk getest moeten worden. Hoe in de praktijk voorlichting verbeterd kan worden, fysieke interventies gedaan kunnen worden en gedrag daadwerkelijk genudged kan worden is namelijk niet getoetst.

Literatuur

Baldwin, R. (2013). *From Regulation to Behaviour Change: Giving Nudge the Third Degree*.

Geraadpleegd op 17 februari via:

http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/14682230.12094/epdf?r3_referer=wol&tracking_action=preview_click&show_checkout=1&purchase_referrer=www.google.nl&purchase_site_license=LICENS E_DENIED_NO_CUSTOMER

Clifford, N. French, S. Valentine, G. (2013) *Key methods in Geography*. 2nd edition. Sage publications. London.

Goldenberg, C. (2016). *Effecten van vergrijzing op verkeersgedrag en mobiliteit*. Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid. Geraadpleegd op 05-03-2018 via

<https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/.../r-2008-15.pdf>

Groot-Mesken, J. de, & Vlakveld, W.P. (2014). *Een duwtje in de goede richting: verkeersveilig gedrag; Hoe kan verkeersveiligheidsbeleid profiteren van inzichten rondom automatische gedragsbeïnvloeding?* R-2014-13. SWOV, Den Haag. Geraadpleegd op 17-02-2018

via: <https://www.swov.nl/publicatie/beïnvloeding-van-snelheidsgedrag-door-nudging>

Hammond, V. & Musselwhite, C. (2013) *The attitudes, perceptions and concerns of pedestrians and vulnerable road users to shared space: A case study from the UK*. Journal of Urban Design, 18 (1). pp.

78-97. ISSN 1357-4809 Geraadpleegd op 20-05-2018 via: <http://eprints.uwe.ac.uk/17845>

Hausman, D., & Welch, B. (2010). *Debate: To nudge or not to nudge*. The journal of political philosophy, number 1, pp 123-126. Geraadpleegd op 19-02-2018 via:

<http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1467-9760.2009.00351.x/abstract>

Hansen, P.G. & Jespersen, A.M. (2013) *Nudge and the Manipulation of Choice A Framework for the Responsible Use of the Nudge Approach to Behaviour Change in Public Policy*; Geraadpleegd op 19-02-2018 via:

<http://www.lexxion.de/pdf/ejrr/02%20Nudge%20and%20the%20Manipulation%20of%20Choice.pdf>

Kenniscentrum sharec space (2017) *Verkeerssituaties reguleren op basis van de eigen verantwoordelijkheid van mensen*; Geraadpleegd op 15-5-2018 via <http://www.shared-space.org/Shared+Space>

Lutz, S. & Foorthuis, W. (2012) *Shared space over het concept en zijn specifieke toepassing in Emmen*. Geraadpleegd op 03-03-2018 via

https://www.publicspaceinfo.nl/media/uploads/files/NHL_2012_0001.pdf

Margry, J. & Van Dijk, B. (2011) *Ontwerpvrijheid bij shared space*. Geraadpleegd op 13-03-2018 via <http://www.ruimtevoor.nl/sharedspace/publicaties/Ontwerpvrijheid%20bij%20Shared%20Space.pdf>

Methorst, R. (2007) *Shared space: veilig of onveilig? Een bijdrage die er op is gericht een ontwerpfilosofie te objectiveren*. Dienst verkeer en scheepvaart RWS. Geraadpleegd op 04-03-2018 via <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Shared%20Space%20-%20rm1.pdf>

Moody, S., Melia, S. (2014) *Shared space: Research, policy and problems*. Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Transport, 167 (6). pp. 384-392. ISSN 0965-092X. Geraadpleegd op 13-3-2018 via : <http://eprints.uwe.ac.uk/17937>

Moody, S., and Melia, S. (2011) '*Shared Space- Implications of recent research for transport policy*'. Geraadpleegd op 18-5-2018 via <http://eprints.uwe.ac.uk/16039/1/Shared%20Space%20-%20Implications%20of%20Recent%20Research%20for%20Transport%20Policy.p>

Moore, D.S., McCabe, G. (2001) *Statistiek in de praktijk*. 3e herziene uitgave. Academic Service, Schoonhoven

NSW Government (2012) *Shared zones fact sheet*. Geraadpleegd op 13-03-2018 via http://www.rms.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/shared_zone_fact_sheet.pdf Tiemeijer, W.L., Thomas, C.A. & Prast, H.M. (red.) (2014). *De menselijke beslisser: over de psychologie van keuze en gedrag*. Amsterdam University Press, Den Haag / Amsterdam. Geraadpleegd op 19-02-2018 via <https://www.wrr.nl/over-de-wrr/bureau/will-tiemeijer>

Reid, S., Kocak, N & Hunt, L (2009) '*DfT Shared Spaces Project - Stage 1: Appraisal of Shared Space*'. MVA Consultancy, London. Geraadpleegd op 18-5-2018 via <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20091204120415/http://www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/sharedspace/stage1/pdf/stage1.pdf>

RWO (2014) *De verleiding weerstaan Grenzen aan beïnvloeding van gedrag door de overheid*. Den Haag. Geraadpleegd op 19-02-2018 via https://www.raadrvs.nl/uploads/docs/De_verleiding_weerstaan.pdf

Wildervanck, C. (2009). *Snel maatregelen voor ouderen*. Verkeerskunde no 3, pag 38 – 43. Geraadpleegd op 4-3-2018 via <http://www.verkeerskunde.nl/onderzoek-naar-shared-space-waarom-en-hoe.19220.lynkx>

Bijlage 1 - Interview faculteit FRW – RUG – 05-04-2018

Interviewer: Dennis Kempen

Geïnterviewde : Dr. F. Niekerk – FRW Rijksuniversiteit Groningen

Locatie: Zernike complex - Groningen

D; Er is veel onderzoek gedaan naar absolute aantallen van ongevallen. Maar wat ik al zei, de oorzaak gevolg relatie is niet zo zwart wit. Welk aspect vinden jullie belangrijk om ook mee te nemen als je gaat kijken naar de effectiviteit van Shared space als je wil weten of de implementatie echt een succes is.

FH: Ja dat is wel een hele goede want daar begint het dus mee. Wat ga je nou eigenlijk evalueren als je Shared space evalueert? En dan is eigenlijk ook de onderliggende vraag, wanneer is Shared space succesvol. En ik ben niet helemaal met je eens dat er geen onderzoek is, want het is er wel en niet alleen naar absolute aantallen maar het onderzoek is heel versnipperd. De NHL doet heel veel onderzoek naar specifieke projecten. En interessant hierbij is ook de evaluatie richtlijn die zij daarvoor gebruiken. En als je die evaluatie richtlijn ziet, heb je een mooi overzicht van zaken die je zou kunnen meten. Maar als je zegt Shared space is succesvol of niet dan denk ik dat je moet kijken naar verkeersveiligheid, doorstroming, want je wil niet dat het verkeer vast komt te staan. Ook naar sociaal verkeersgedrag. Werkt het principe? Minderen mensen hun snelheid? Naar ruimtelijke kwaliteit. Is er een kwaliteitsimpuls, want dat is heel nadrukkelijk een doelstelling. Verder is Shared space een heel interactief proces. Dus uiteindelijk is de waardering van gebruikers en omwonenden wat je gewoon goed moet doen. Ook de perceptie moet je zeker evalueren.

D: Dat is dan ook waar ik echt op focus. Om echt daadwerkelijk een bepaalde situatie te bevragen en voor te leggen aan de gebruikers. Overigens leuk dat u het kenniscentrum noemt, want daar zou ik gister heen voor een afspraak met meneer Larmané. Echter is die afspraak even uitgesteld.

FH: Ja oke! Achteraf had je wel meegekund, want dinsdag was ik daar. Toen was er een congres over Shared space. Daar was Dhr. Larmané ook en Sjoerd Nota. Dat is ook een naam die je veel tegenkomt in het onderzoeksveld.

D: Ja helaas ging de afspraak gister niet door. Maar ik heb inderdaad met meneer Larmané al contact en hij was al blij met mijn enthousiasme en ik ook uiteraard met hun enthousiasme om mee te werken aan dit onderzoek.

D: Maar om even terug te komen. Het sociale in het verkeer. Dat je beter op elkaar op let. Er is al onderzoek over oogcontact geweest en als je dit koppelt aan ouderen en eventueel andere kwetsbare groepen en dan kijkt naar het gegeven dat oogcontact belangrijk is en als dat niet gebeurt of niet snel genoeg gaat of voor bepaalde groepen wat lastiger is. Denkt u dat het bij ouderen iets is waar meer naar onderzocht moet worden

FH: Ja, ik denk wel dat dat een interessant thema is. Ik vind dat wanneer je kijkt naar sociaal verkeersgedrag dat dat simpelweg inhoudt dat je rekening met elkaar houdt. En dat je als persoon die wel alle zintuigen goed hebt dat jij meer rekening moet houden met kwetsbaren verkeersdeelnemers. Aan de ene kant zie ik wel dat wanneer je vanuit die personen zelf denkt dat wanneer je slecht zicht hebt dan is dat lastiger. Maar dan moeten andere deelnemers er meer rekening moet houden. Sociaal verkeersgedrag hoeft dan ook niet altijd van twee kanten te komen. Net als vroeger die campagne van Veilig Verkeer Nederland 'Rij met je Hart' en "Wees een Heer in

het verkeer". Dat doet een beroep op mensen dat je rekening houdt met verkeersdeelnemers. Ik vind wel dat je steeds , eigenlijk is onze hele cultuur wel een eentje van heel veel regels. Borden, belijning of als kind verkeersdiploma's . Je word als kind al helemaal in die regelomgeving opgegroeid. Voor ouderen geldt ook dat ze niet heel erg houden van onzekerheden. Overigens kan je ze niet over een kam scheren. Ouderen met bepaalde beperkingen en voor ouderen geldt wel meer dat ze de structuur, regels en duidelijk prettiger vinden. Want dat geeft vooraf aan hoe je je kan bewegen door zon gebied. En dat dan de onzekerheid meer impact kan hebben dan bij jongeren dat geloof ik wel en wat je dan zeker niet moet hebben is dat ouderen een dergelijk gebied gaan mijden en dat ze zich echt onprettig voelen en niet meer komen. Daarom denk ik dat het wel belangrijk is om toch na te gaan denken over bepaalde zones voor voetgangers of om in ieder geval aan die doelgroep meer houvast te geven. En dat kan subtiel

D: Ja dat denk ik ook. En dan kom je in het Nudging thema. Dat je gedrag kan beïnvloeden door bijvoorbeeld een safezone of iets anders

FH: Ja dat is ook wat je in de literatuur leest.

D: Ik focus vooral op Leeuwarden en daar is eigenlijk de gehele binnenstad aangepast. En bijna alles is een vorm van SS. Sommige gedeeltes zijn hierbij wat vrijer om het zo maar te zeggen en andere stukken hebben wel wat meer structuur tot op een zekere hoogte. Maar het is zo dat een grote groep ouderen in de zuidelijke wijken woont en de toegangswegen naar het centrum , in ieder geval de twee logische zijn allebei Shared space geworden. En dan s het heel belangrijk om vermijdingsgedrag te voorkomen omdat ze dan misschien niet meer naar het centrum gaan. En ook omdat de groep ouderen groter word is het belangrijk om er goed op te letten.

FN: Ja ik was dus dinsdag in Leeuwarden en daar zijn veel projecten , maar wat ik heb gezien was voornamelijk in de binnenstad, maar de toegangswegen weet ik niet exact hoe de situatie is. Er zijn wel verschillende aspecten denk ik . Frans Larmané heeft ook wel ervaring om met ouderen als een gebied klaar is het daadwerkelijk gaat oefenen. Dat zodra het klaar is dat je met een groep even door dat gebied heen gaat en ze laat ervaren dat het principe werkt en dat je echt niet zomaar overhoop gereden word. Dus je kan nudgen zie ik meer impliciet subtiel in je inrichting dat mensen zich op een bepaalde manier gaan gedragen. Maar het kan dus ok gewoon oefenen zijn. Bijvoorbeeld op de E-bike of met een groepje er door heen wandelen en goed uitleggen wat het idee erachter is. Dat is zeker iets waar meer aandacht aan besteed moet worden. Dat nudgen dat doen ze in Leeuwarden wel aardig. Ik heb daar overigens een boekje van.

D: (Met het boekje erbij) Dit is het zuiden van de stad. En iedereen komt eigenlijk of via deze weg (Beursplein) of via deze weg (Stationsplein). Want je moet toch het water over. Ze kunnen eigenlijk tussen deze twee routes kiezen. Eigenlijk kan je de Shared space niet vermijden.

FN: Dus eigenlijk heb je het toch nog over de projecten die in het centrum vallen.

D: Ja klopt en dan vooral over deze (Beursplein) Omdat dit de meest direct route naar het centrum is.

FN: Wat je heel duidelijk ziet in Leeuwarden en dat vond ik ook wel aardig en dat gaf Sjoerd Nota ook aan. Dat wanneer je aan een ontwerpproces begint dat de Shared space geen doel op zich is. De proceskant is heel erg belangrijk. Iedereen kan meepraten en ideeën meebrengen en daar kan ook iets uitkomen wat niet conform de uitgangspunten is van Shared space. En ik vind wel dat je dat terugziet. Omdat je in al die situaties wel een soort van nudges ziet om het verkeer in goede banen te lijden. Als je bijvoorbeeld het stationsgebied ziet. Waar je ziet dat het idee is dat je vanaf het station zo het centrum in kan lopen en dat het nu veel meer uitnodigt dan voorheen.

D: Ja daar ben ik het mee eens.

FN: Je ziet daar nog steeds met een behoorlijk grote autostroom waar je eigenlijk van af wilt. Dat is niet allemaal bestemmingsverkeer maar ook doorgangsverkeer en die stroom is nog steeds behoorlijk groot. En ze hebben daar met verschillende tegels en afwateringsgootjes dat de weg nog steeds heel duidelijk aanwezig is en dat er dus nog wel een scheiding in verkeerstromen is en een fietspad en ook een zebra. Tegelijkertijd heb je wel echt het idee van een plein en dat is veel meer gedeelde ruimte dan wat het daarvoor was.

D: Wel grappig dat dat u begint over die afwateringsgootjes. Ik kom er namelijk vaak langs op de fiets en ik merk dat die afwateringsgootjes heel duidelijk de fietsers en de voetgangers scheiden. En dat is wel grappig want het is mogelijk niet eens bewust

FN: Klopt afwatering moet natuurlijk gewoon gebeuren, maar de structuur is heel belangrijk, want zo iets simpels kan ook heel erg fout gaan. Want dan heb je een plein ontworpen en dan heb je misschien bij het ontwerp niet heel erg nagedacht over de afwatering. En dan heb je vervolgens een goot die toch wel sturend blijkt te zijn in het gebruik van de ruimte.

D: En ook plantenbakken zijn er geplaatst.

FN: Ja, plantenbakken zijn ook een soort nudge dat er voor zorgt dat je niet in een rechte lijn door heen gaat. En dat ook de uitdaging is bij die nudges in dit soort Shared space locaties. Om de fietsers af te remmen en zeker in binnenstedelijk gebied. Dat zie je ook in Groningen. Auto's kan je weren. Maar om shared space goed te laten werken met voetgangers en fietsers dat is meer de uitdaging. Fietsers leven in hun eigen koninkrijk. Die stuiteren gewoon door. En door elementen toe te voegen dat fietsers meer rekening gaan houden met voetgangers is een uitdaging. Shared space is natuurlijk al een soort nudge op zich zelf.

D: Koen gaf al aan mij aan dat het onder andere i.v.m. het tijdsframe van de scriptie goed is om naar 1 locatie specifiek te gaan kijken. (Volgt vervolgens een korte uitleg over de locatie aan de hand van foto's en een kaart)

FN: Kijk het probleem is; als je kijkt, is het effectief want daar kijk je dan naar. Als je kijkt naar objectieve verkeersveiligheid en daar zijn vermoedelijk wel cijfers van die je op zou kunnen vragen. Denk ik dat daar weinig gebeurt. puur aanrijdingen bedoel ik dan, maar goed subjectieve beleving en ,dat maakt het lastig, want dat is een intrinsiek onderdeel van Shared space. Juist dat je je onveiliger gaat voelen. Het werkt wel als je het in het algemeen ziet. Er gaat weinig verkeerd, sociaal verkeersgedrag is aanwezig, de snelheid is laag. Dit is ook wel weer typisch zo'n situatie van dit is Shared space, maar toch zijn er haaiantanden en een sticker van een fiets op de grond om aan te geven dat dat eigenlijk voor de fiets bedoeld is. Maar het blijft heel druk. En ik weet niet of je dat wel met nudgen aan kan passen of dat je hier nog meer kan bereiken. Ik denk dat er qua inrichting toch best wel goed over nagedacht is. Dan moet je gaan denken, zoals bijvoorbeeld net als in Groningen dat je fietsers meer moet weren of een bepaalde route op te moet sturen. Maar ik weet niet of nudgen dan echt een goed alternatief is.

FN: Als ik de vergelijking maak met Groningen in de Folkingestraat. Dat is een Shared space, maar toch is er veel doorgaand fietsverkeer. Die gaan van het station naar de noordkant van de stad. De ruimte is daar heel erg beperkt. Wat het dan toch echt lastig maakt om de ruimte te delen. Daar zou de gemeente de afweging kunnen maken of ze niet kunnen proberen om de doorgaande fietsers door om te lijden. Nogmaals Shared space is geen doel op zich. Zeker in binnenstedelijke situaties

moet je dat goed afwegen. Zijn er aanvullende maatregelen nodig of moet je van bepaalde straten alleen voetgangers gebied maken. Wat overigens op jouw locatie niet echt mogelijk is denk ik

FN: Dat je bijvoorbeeld mensen gaat verleiden met slimme routes. Dat zou je hier ook kunnen doen. Een slimme route voor doorgaand fietsverkeer. Dat je daar iets meedoet. Ik weet niet exact hoe, maar dat is wel een soort nudge die hier misschien zou kunnen weren om de locatie prettiger te maken.

D: Het principe nudgen hoeft van mij ook niet zo letterlijk genomen te worden. Als je het vertaald kom je op 'een duwtje in de goede richting'. Dus de echte definitie kan je wat mij betreft heel ruim nemen. Want ik vind bijvoorbeeld ouderen voorzien van een betere uitleg of ze laten ondervinden hoe het principe werkt uiteindelijk ook een soort nudge is. Daar beïnvloed je mogelijk ook het gedrag mee en je geeft ze dan wel dat duwtje in de goede richting. Als je het gedrag positief kan beïnvloeden vind ik het te beargumenteren als een nudge. Je kan bijvoorbeeld mensen zich er meer bewust van maken dat iets Shared space is. Maar je kan ook heel fysiek plantenbakken neerzetten of een safezone creëren. Dit zijn totaal verschillende dingen, maar deze kunnen allemaal een positieve invloed hebben op het gedrag. En ik vind dan ook dat dit binnen de definitie van de nudge geplaatst kan worden.

FH Dat is ook wel interessant ook voor je scriptie. Hoe je het begrip exact interpreteert is interessant zeker als het vergelijkt met literatuur. Belangrijk is dat je dat ook duidelijk maakt en in je onderzoek verwerkt.

FN: Ja als je dan kijkt wat kun je hier doen. Dan zit ik toch meer te denken om doorgaand verkeer te verleiden er om heen te gaan. En ouderen misschien bijna letterlijk meenemen en bekend maken met hoe het werkt, want dat schijnt toch echt te werken. Een leuk voorbeeld is overigens Hans Modderman, de grondlegger van Shared Space. Die ging op een drukke locatie achteruit lopend een kruispunt over als demonstratie dat er echt niks gebeurt en dat je niet word aangereden. Niemand gaat je opzettelijk aanrijden natuurlijk. Iets anders wat belangrijk is en ook in Leeuwarden. De voor en na situatie van bijna al die locaties. Als je dan hebt over effectiviteit dan is de ruimtelijk kwaliteit enorm toegenomen. En dan is de prijs misschien dat mensen zich soms onprettig voelen. En die prijs moet je zo laag mogelijk houden, maar als je naar het totaalpraatje kijkt dan moet je toch ruimtelijk kwaliteit bovenaan zetten. Dat je echt die technische verkeersinrichting waar we toch van terugkomen. Zeker in binnensteden langzamerhand weghaalt. Al is het zo dat op sommige plekken je er niet om heen kan. Maar zeker in verblijfsgebieden wil je dat stukje ruimtelijk kwaliteit. Toch moet je goed kijken naar doorstroming. Je hebt meerdere soorten verblijfsgebieden en in de ene is er toch nog een grote mate van doorgaand verkeer. Zeker op die locaties moet je goed kijken of je daar wat aan wil doen. Maar dan moet je nog steeds de ruimtelijke kwaliteit bovenaan zetten.

D: Ik heb ook wel eens een Engels onderzoek gelezen dat ze borden plaatsten waarop aangeduid staat dat iets ook een Shared space is. Dat je daarmee aangeeft, hier gaat alles door elkaar een. Dat heb ik in Nederland nog niet veel gezien.

FN: Nou, In Leeuwarden is daar ook net 1 van geplaatst. (laat foto zien)

D: Haha, ik fiets daar bijna elke dag langs, maar deze had ik nog niet gezien.

FN: Maar, wat vind je daar nou van zo'n bord?

D: Nou ik denk dat het in ieder geval geen negatief effect kan hebben, maar of het ook echt een positief effect heeft, is iets wat eventueel interessant is om te evalueren. Er kan bijvoorbeeld gekeken

kan worden of er verschil is bij een voor en na situatie. Maar dat is overigens ook iets wat ze in Engeland ergens gingen doen als een soort trial.

FN: Overigens om even terug te komen op wat ik eerder zei. Het delen van de ruimte in dit soort gebieden dat is eigenlijk gewoon de standaard dat is de norm en een stukje ruimtelijke kwaliteit en de aandacht voor de voetganger en de fietser. De automobiliste zou hier eigenlijk niet al te veel te moeten zijn. Uit dat perspectief is het bord niet nodig. De praktijk leert natuurlijk dat dat niet altijd zo is. Het woord Shared Space; Je hebt voorstanders en je hebt ook tegenstanders, En het woord Shared space kan ook negatieve associaties opwekken. En dat zou een bord ook kunnen versterken. Al je uitgangspunt is, we gaan sociaal met elkaar om dan is zo'n bord eigenlijk niet nodig. En dan kan het ook een rede zijn om zoon bord juist niet te plaatsen.

D: Dat bord in Engeland had niet echt het woord Shared space erop in dit specifieke voorbeeld, maar leek heel erg op het woonerf bord. Dat zou dan wel weer het positieve effect kunnen hebben zonder de mogelijke negatieve bijwerking die u zojuist noemde. Je wijst mensen dan er alleen op van 'let op elkaar'. Dat mensen zich puur door de aanwezigheid van een bord misschien nog wat prettiger voelen, zou dan een potentiële positieve bijkomstigheid kunnen zijn.

FN: Ja dat zou nog wel kunnen inderdaad. Maar ga je ouderen ook interviewen? Want als je dan een aantal van dit soort dingen bespreekt, zou je daarvan wel de mening kunnen pijken.

D: In eerste instantie probeer ik dit te bevragen d.m.v. enquêtes. En zijn deze interviews ook vooral bedoeld om mijn eigen beeld op Shared space te vergroten. Daarom heb ik ook u gevraagd en het kenniscentrum om daar samen even over te sparren en van gedachte te wisselen. Dit doe ik ook vooral omdat ik zelf ook gebruiker ben van het gebied en ik heb er zelf ook een mening over en ervaringen. Maar ik wil toch neutraal het onderzoek ingaan

FN; Ja klopt want dat is lastig. Ja en inderdaad als nudge en als maatregel bijvoorbeeld het plaatsen van een bord zijn wel interessante dingen. Leeuwarden profileert zich wel echt en gebruikt het ook zo en bestempeld de gebieden ook als Shared space. Misschien ook omdat het een Fries idee is en haast een soort export product. Als je documenten van de gemeente Groningen leest, kom je het woord Shared space haast niet tegen, hoewel de inrichting wel steeds meer gaat neigen naar Shared space. Ze labelen het niet als Shared space. Puur als je dan kijkt naar dat psychologische effect dan zou dat er misschien ook voor kunnen zorgen dat de weerstand minder groot kan zijn. Dat is misschien wel interessant

FN: Wat denk ik ook heel interessant is, zijn inspiratiebeelden van de gemeente Groningen Van de toekomstige inrichting van de binnenstad. Als je daar op google vind je ze wel. Dan zie je Shared space- achtige inrichtingen, maar dan ook wel tot op een zekere hoogte. Soms toch de subtiële scheiding van paden. Of het neerzetten van straatmeubilair. Die beelden kan je eventueel nog wel wat uit halen. De gemeente Groningen heeft heel erg in het beleid staan dat het voetgangersvriendelijk moet zijn. en Shared space kan er soms voor zorgen dat dat ten koste gaat van van het comfort van de voetganger denk ik zelf op bepaalde punten. Ze willen ook meer aandacht voor andersvaliden mensen en dat het ook heel belangrijk is dat zij zich comfortabel voelen in de stad. En je ziet hierbij dus dat de gemeente meerdere doelen nastreeft maar wel een Shared space-achtige inrichting kiest, maar dan wel echt bezig is met safe zones, straatmeubilair. En dan zie je dus ook dat Shared space op zich zelf geen doel is. Maar dat het doel wel kan zijn dat je verkeerstechnische maatregelen terugdringt in plaats van dat je er 1 gedeelde ruimte van maakt. Dat is toch een soort schaal waarop je je beweegt. Ook bijvoorbeeld bij het Zaailand waar 1 deel echt een plein is maar 1 deel toch gewoon een weg met een buslijn.

D: Ja dat is toch een soort spanningsveld

FN: Er is daar dan toch een soort scheiding nodig,

D: Dat is ook het leuke van dit onderzoek. Shared space op zichzelf is een goed werkend idee, maar met kleine nuances kan je toch een groot verschil maken .

FN: Ja inderdaad en ik denk dat de gemeente Leeuwarden dat echt wel heel goed doet alhoewel ik me wel voor kan stellen dat mensen zich op bepaalde punten zich niet prettig voelen.

D: Ja je zit soms ook met het recht van de sterkste en verhouding tussen fietsers en voetgangers waar je dan op uitkomt en dat kan lastig zijn

FN: Dat is inderdaad lastig, ook bijvoorbeeld bij de Blokhuispoort. Daar is veel autoverkeer en ik vind daar ook dat voetgangers bestemmingen beperkt zijn. Het aantal voetgangers is daar wat kleiner en de auto's zijn daar vrij dominant. Die balans tussen die stromen dat is een heel subtiel evenwicht om Shared space goed te laten werken. Maar ik had zelf ook altijd wel het gevoel van je hebt bepaalde uitgangspunten en als je die niet puur toepast werkt het dan wel? Ja dan werkt het ook. Je kunt niet alles zomaar toepassen, zeker rekening te houden met kwetsbare groepen. En er kunnen allerlei overwegingen zijn, dat je toch een aantal verkeerstechnische dingen toepast. Alsnog maak je dan een enorme kwaliteitssprong in de situatie ten opzichte van ervoor. Ik ben dan ook zelf in principe enthousiast dat je ondanks dat je ziet dat het voor bepaald groepen lastiger is. En ook; Hoe meer van dit soort gebieden je krijgt, hoe meer het went. En ook als je kijkt naar asociaal verkeersgedrag. Dat heb je ook in een technische omgeving. Bijvoorbeeld mensen die te hard rijden en door rood rijden. Die groep verleid je met Shared space ook niet tot sociaal verkeersgedrag, maar ook in een verkeerstechnische omgeving leidt dat tot problemen.

D: Toch een leuk idee vind ik dat echt letterlijk de ouderen bij de arm nemen. Op zich gewoon ook een leuk principe. Ook omdat een groep zichzelf daar potentieel ook in versterkt. Als de ene het namelijk prettiger vindt, zal hij dit ook doorgeven aan de ander, wat dan mogelijk een soort domino effect creëert. En wat er in Groningen gebeurt met de routes qua slimme routes. Dat je dat toch op een bepaalde manier mee probeert te nemen naar Leeuwarden

FN: Je zou kunnen kijken inderdaad of je de dominantie van een bepaalde stroom aan kan pakken. En dat zou bij het beursplein wel echt de fietser zijn denk ik. De nudge kan dus ook zijn dat je juist andere groepen beïnvloed en niet de ouderen om zo de ouderen te helpen.

D: Ik merk zelf wel dat je soms al heel erg een idee in je hoofd hebt en de daarbij behorende oplossing. En dat je moet waken dat je daar als het ware heen gaat schrijven.

FN: Ja verder Dennis weet ik niet of ik zo in deze fase van het onderzoek nog veel kan toevoegen.

D: Nee ik heb ook eigenlijk alles wat op mijn lijstje staat zowel afgevinkt om het zo maar te zeggen. En ik vond de manier ook prettig dat het eigenlijk voelde als een soort natuurlijk gesprek in plaats van een interview. Ik wil nog el 1 ding vragen. Ik heb met het Kenniscentrum in Leeuwarden een afspraak. Maar denkt u nog van deze persoon zou handig zijn om even te interviewen?

FN: Hein Waterlander zou een interessante kunnen zijn. Dat is iemand van de gemeente, een verkeerskundige. Die is bij alle projecten heel nauw betrokken geweest.

D: En buiten Leeuwarden om?

FN: Nou je hebt hier bij de Rug Karel Brookhuis. Een verkeerspsycholoog die ook veel heeft gewerkt aan vraagstukken met betrekking tot Shared space . EN verder moet ik zeggen dat de meeste kennis toch wel bij het Shared space instituut zit bij de NHL. Maar qua wetenschappers zijn er volgens mij niet veel veel die ik zo ken.

Verder werd er nog gesproken over artikelen die mevrouw Niekerk naar mij heeft opgestuurd en het gesprek afgesloten.

Einde interview

Duur interview - 44 minuten

Inleiding en afsluiting is niet geheel getranscribeerd

Bijlage 2 - Interview Kenniscentrum Shared Space – 11-04-2018

Interviewer: Dennis Kempen

Geïnterviewde : Sjoerd Nota & Henk Feenstra namens het Kennisinstituut Shared Space – Leeuwarden

Locatie: NHL Hogeschool

D: De inleiding hebben we al even gehad. Waar ik mee wil beginnen. Er is best wel veel onderzoek gedaan naar SS. Dit focust zich dan vooral op de oorzaak gevolg relatie; we implementeren shared space en de situatie wordt daar onder andere veiliger van. Dit vind ik eerlijk gezegd niet zo zwart-wit, omdat er veel aspecten zijn die dan simpelweg vergeten worden of niet meegenomen worden. Vermijdingsgedrag is daar bijvoorbeeld 1 ding van. Maar misschien zijn er wel meer dingen en aspecten die simpelweg niet meegenomen worden. Ik ben heel erg benieuwd wat jullie ervaring daar in is.

SN: A is dat heel ingewikkeld om goed belevingsonderzoek te doen wat ook betrouwbaar is. Vaak vinden mensen van alles, maar of ze zich ook anders gedragen is dan de vraag. En het punt is ook dat je de waarde van belevingsonderzoek niet moet overschatten, laat ik het zo zeggen. Wat wij zien als het gaat om effecten van verkeersveiligheid kun je vaak niet heel veel zeggen over de verkeersveiligheid omdat in situatie A, 3 ongevallen gebeurde en in situatie B bij wijze van spreken 5. Dan zegt dat statistisch niet zoveel. En dan moet je heel voorzichtig zijn in claims over verkeersveiligheid. Heel globaal kunnen we een aantal dingen zien die opvallen. De snelheid neemt af. Je kan dan ook veronderstellen dat de mate van letsel daarmee afneemt. Er zijn wel een aantal gevolgen waarover je dan voorzichtig de conclusie kan trekken.

HF: Wat ook belangrijk is, is de gewenningsperiode. Zie, als je wat aanlegt is de weg gestremd en dan is er helemaal geen verkeer en dan zeggen mensen 'nou, dit is fantastisch', maar dan komt er langzamerhand verkeer en blijkt wel dan de snelheid er behoorlijk uit is. Het is dan ook altijd belangrijk om een nulmeting te doen en daarna nog een meting. Alleen het is ook een gewenning en je ziet dan vaak na een jaar/ half jaar dat mensen het pas accepteren als iets gewijzigd is. In het begin is alles wat nieuw is, sowieso niks en je ziet dan langzamerhand dat het prima werkt! Zo'n belevingsonderzoek om direct doen is leuk, maar het is veel beter om dit later pas te doen. Wat ook belangrijk is, is dat je mensen meeneemt in het proces en ook verteld wat het inhoud en dat je daarbij ook ouderen en kinderen meeneemt. Een voorbeeld hiervan is in Oenkerk/Giekerk die traverse daar. Daar hebben we ook het bejaardentehuis bezocht. We hebben de mensen meegenomen en die hebben we uitgelegd van wat is nou het idee erachter en hoe pak je dit op. En dan zie je toch dat er toch veel meer begrip is voor Shared space.

D: Dat is ook 1 van de dingen die ik als potentieel idee heb om SS prettiger te doen ervaren. Eigenlijk exact wat u zegt. Neem ze bij de hand en leg het uit.

SN: Ja dat is iets wat we nog vaak missen. Dat een wegbeheerder onvoldoende uitlegt wat het idee is achter de inrichting zoals die toegepast wordt binnen shared space, want het is een inrichting waar iedereen aan moet wennen. Op het moment dat iets onbekend is dan is daar weerstand. Mensen vinden het dan niks, spreken de politiek er op aan en er ontstaat een soort negativiteit rondom zo'n project, omdat mensen dan niet goed begrijpen. Wij zeggen dan ook altijd; geef nu ook aan in je communicatie wat nou de gedachte is achter de inrichting. Dan kunnen mensen het er nog wel mee oneens zijn, maar dan haal je voor een deel die weerstand wel weg. En dat ontbreekt nog wel vaak.

Ik ben het zelf ook wel eens vergeten toen ik nog in Sneek werkte. Toen hebben we daarna met borden langs de weg en door middel van bijvoorbeeld de krant mensen nog proberen te vertellen over de inrichting die er is gekomen en wat het idee erachter is.

HF: Wat je dan ziet bijvoorbeeld, als je bijvoorbeeld ook bij de herinrichting van die dorpen die wij een heleboel gedaan hebben dat zo'n werkgroep of het plaatselijk belang die vinden alles fantastisch en die staan er dan vaak ook volledig achter, maar de mensen die zich daar niet mee bemoeien of slechter te bereiken zijn in dat proces, die vinden het helemaal niks. Daar zie je dus een heleboel draagvlak bij dorpsbelangen en die bemoeien zich tegenwoordig ook met het verkeer. Ik zeg dan altijd, we praten niet over een oplossing en doen eerst de poge-methode (probleem oorzaak, gevolg), maar we praten niet over oplossingen, want daar krijgen we ruzie over. Dat doen we later wel. En dan heb ik zelf nog wel het idee om toch een oplossing aan te dragen, maar dan word ik meteen op mijn vingers getikt van hé, we zouden daar niet over beginnen. Dus je ziet heel erg dat de sfeer in het proces heel anders wordt als je mensen meeneemt. Maar de dorpsbelangen en de werkgroepen die later ook het verhaal uitleggen aan de rest van de bevolking, dat is heel belangrijk. Dan is het niet ons idee, maar het idee wat we samen gevormd hebben.

SN: Als je dan toch kijkt naar wat zijn daar de uitkomsten van. Dan zie je toch vaak dan mensen zeggen dat ze zich onveilig of onzeker voelen, terwijl dan de waardering van de ruimtelijke kwaliteit toch wel enorm toeneemt. Dus het is toch altijd een beetje tweeslachtig. Je moet mensen niet vragen, wat vind je ervan? Maar je moet uiteenrafelen wat zijn nou de doelstellingen van een project en in welke mate is dat dan ook gehaald. Dat kun je met een belevingsonderzoek deels ook wel in beeld brengen, maar dan moet je wel goed uiteenrafelen, want je hebt natuurlijk verschillende doelen. Enerzijds kan dat verblijfskwaliteit zijn, of beeldkwaliteit, objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. Op het moment dat het idee ontstaat dat die subjectieve verkeersveiligheid zo slecht is dat mensen plekken gaan mijden of dat er zoveel maatschappelijke weerstand komt dan moet daar serieus naar gekeken worden. Dat was op het beursplein in het begin overigens ook een beetje zo. Iedereen had het daar over. En gelukkig heeft de gemeente destijds de rug recht gehouden, want anders was daar ook een soort bordenwoud ontstaan en dan waren er allerlei maatregel getroffen. In bepaalde mate heeft dat wel plaatsgevonden, maar de essentie van de inrichting staat er nog steeds. Ik ben overigens wel heel benieuwd als je gaat onderzoeken; Wat vind de oudere doelgroep nu?

D: Ja dat is eigenlijk ook wat ik van plan ben. Het is misschien niet zozeer een belevingsonderzoek, maar ik probeer de perceptie in beeld te brengen, maar ook oplossingen voor te dragen om te kijken hoe ouderen daar in het algemeen tegenover staan. Daarbij kan je denken aan hele kleine dingetjes aanpassen, zoals bijvoorbeeld het Shared Space bord plaatsen wat nu ook bij het station is geplaatst, wat misschien dan weer tegen het Shared space idee indruist. Waar ik op zich het probleem in dit geval niet zo van in zie. Maar ik zou ook in beeld kunnen brengen of ouderen denken dat het helpt. Of wat ze denken van een safe zone of het aanpassen van de bestrating. Wat vinden ze daar überhaupt van en dan kan dat ook weer meegenomen worden bij de aanleg van nieuwe shared space of de verbetering van een huidige Shared space locatie.

SN: Waar ik heel nieuwsgierig naar zou zijn, is dat we hebben natuurlijk de discussie gehad met betrekking tot slechtienden, waarbij de eerste reactie was dat het shared space niet zou kunnen, want dan missen we belijning en afscheiding etc. Maar goed dat is ook een stukje input naar jou. Van hoe kunnen we het nou aanleggen en er voor zorgen dat het ook voor de oudere doelgroep toegankelijk blijft. Maar dat we tegelijkertijd geen afbreuk doen aan de uitgangspunten van shared space. Want dat is natuurlijk het spanningsveld dat ontstaat dat zien we ook bij het blokhuisplein, waar van nu de gemeente zegt; de zebrapaden zijn onvoldoende zichtbaar, dus die moeten

fluorescerend geel worden. Dan zeg ik ja, die zebrapaden zijn al een soort van compromis en dan ga je die nog nadrukkelijker een plek geven in die ruimte. Dan denk ik van, ja dan komt het wel heel ver af te staan van de oorspronkelijke herinrichting, maar tegelijkertijd snap ik dat spanningsveld wel hé waar de gemeenten mee zit. Dus wat mij betreft zou de uitkomst van jou onderzoek van meerwaarde zijn als jij dingen in kaart weet te brengen, waarvan wij kunnen zeggen oké dat helpt enerzijds de ruimte toegankelijker te maken voor iedereen, maar tegelijkertijd doen we geen afbreuk aan de oorspronkelijke uitgangspunten. Dat zijn namelijk de dingen waar wij altijd naar zoeken. Wat zijn nu de slimme, innovatieve maatregelen. We hebben het bijvoorbeeld wel eens gehad over geurstenen voor blindengeleidehonden, zodat ook mensen met een blindengeleidehond prima door een bepaald gebied kunnen lopen zonder afbreuk te doen aan de oorspronkelijke uitgangspunten.

D: Los daarvan. Hebben jullie bijvoorbeeld ook observaties gedaan van het Beursplein van wat zijn daar nu vaak de conflictsituaties?

SN: Ja daar hebben we in die zin wel een evaluatie van, maar dat is zonder nulmeting dus dat is sowieso een beetje tricky, want waar vergelijk je het dan mee? Maar we hebben onderzoek naar gedaan naar de zwaarte van conflicten. Ook naar de afwikkeling van het verkeer en dat soort zaken. Maar dat ging volgens mij vooral om de conflicten tussen fiets- en gemotoriseerd verkeer. Maar goed dat rapport kan je zo van mij krijgen dus dat stuur ik je even toe. Maar in welke mate dan ook, want ik kan me voorstellen dat je daar in geïnteresseerd bent.

D: Ja klopt dat je bijvoorbeeld een patroon ziet of iets dergelijks

SN: We hebben daar een jaar of 4 geleden onderzoek naar gedaan op verzoek van de gemeente. Daar zijn ook een aantal aanbevelingen uitgekomen die de gemeente heeft overgenomen. Vorig jaar is er ook een groep studenten die hebben op de locatie een onderzoek gedaan wat ik je overigens ook wel even kan toesturen. Dus dan weet je al wat voor werk er is gedaan. Al zeg jij (H) wel eens dat je niet teveel van tevoren moet weten, maar toch is het zonde als je dingen gaat onderzoeken die al een keer onderzocht zijn. Het is dan veel interessanter als je daaraan dingen kan toevoegen of bepaalde dingen uit te diepen.

D: Een beeld wat ik heb is dat fietsers toch een beetje het recht van de sterkste hebben en pakken ten opzichte van voetgangers.

H: Vooral de stadse fietser. Die trekken zich nergens iets van aan.

D: Ik moet overigens persoonlijk bekennen. Ik fiets alles op een racefiets, maar dan ga je ook overal langs en omheen, want je gaat gewoon een stukje sneller. Maar denken jullie dat daar misschien ook wel de uitdaging ligt? Er gaat namelijk een beste stroom fietsers langs die niet een andere route pakt. Want je zou kunnen zeggen dat de fietsers die niet naar het centrum moeten dat je die er om heen probeert te leiden.

SN: Ik heb het idee dat die stromen wel redelijk parallel aan elkaar lopen en dat daar niet al te veel conflicten zijn. Het conflict zit vooral tussen fietsverkeer en autoverkeer. En voetgangers en autoverkeer, maar dat is overigens mijn algemene indruk hoor. Het CROW heeft ook wel eens onderzoek gedaan naar conflicten tussen fietsers en voetgangers in winkelstraten en het blijkt uit dat onderzoek dat er vaak onderlinge irritatie is, maar dat er eigenlijk niet zo heel veel gebeurt. Dat het eigenlijk heel smal moet zijn en heel druk moet zijn, voordat er echt daadwerkelijke conflicten zijn. Studenten van ons hebben ook wel onderzoek gedaan naar de Folkingestraat in Groningen en dan blijkt ook dat op best wel drukke momenten het best wel goed gaat en dat het elkaar niet veel bijt.

Maar dat er wel vaak irritatie is . Mag ik hier wel fietsen of niet? En er wordt wel eens gescholden of gevloekt, maar het leid niet tot zware ongevallen.

H: De irritatie heb ik dan, met ouderen op zo'n snelle bak. Die zitten dan in zo'n scootmobiel en dan moet je aan de kant springen. Dat is dan weer de andere kant. Er word altijd over de jeugd gezeurd, maar de andere kant is ook enorm. Ze denken dan omdat ze in die kar rijden dat ze alles maar kunnen doen.

SN: Maar goed, dat wordt in die zin een probleem als het mensen echt gaat beperken in hun mobiliteit. Dat ze bijvoorbeeld niet meer buiten de deur durven te komen omdat ze ergens niet meer langs willen of durven.

H: Maar het Beursplein is echt gewenning he. Want iedereen steekt gewoon over en ook voetgangers trekken zich nergens meer wat van aan.

SN: Nee dat is soms ook een beetje dubbel he. Aan de ene kant, horen wij ook wel van de gemeente dat er heel veel klachten waren en misschien nog steeds ook wel terwijl als je mensen vraagt dan vindt men het levensgevaarlijk, dan is er niet zoveel aan de hand. Mensen steken dwars over de rotonde over en houden goed rekening met elkaar. en ik heb ook niet het idee dat mensen die plek mijden, maar goed dat zou je zelf ook kunnen observeren.

H: Vroeger had je daar een stoplicht he, op het Beursplein. Maar dan liepen mensen ook door rood en daar zijn destijds wel zware ongelukken gebeurt.

SN: Dat is opzich ook de kern van Shared space. Je geeft mensen weer meer eigen verantwoordelijkheid en dat gevoel en de onzekerheid van ; is het hier wel veilig? waardoor ze zich wel objectief veiliger gaan gedragen. Ja dat is een beetje de kern maar dat leidt vaak tot discussie want als mensen het idee hebben dat het onveilig is dan is het voor hun gevoel ook daadwerkelijk zo. En de vraag is, is dat altijd ook het geval?. In het onderzoek wat wij hebben gedaan en van andere zien wij dat met name die ernst van de gevallen afneemt, omdat je snelheid lager ligt, maar het wordt wel een probleem als mensen er niet langs durven. En dan wordt het interessant als jij in beeld kan brengen met slimme interventies of kleinschalige maatregelen of i.c.m. communicatie je daar wat aan zou kunne bijdragen. Misschien moet je dan ook een experiment doen op het Beursplein.

SN: Een voorbeeld we hebben bijvoorbeeld heel veel discussie gehad bij de gemeente ook over toepassing van de bandenlijn. Moet je dat nou wel of niet doen? Achteraf ben ik blij dat we het hebben gedaan want je houdt die ruimte compact en je houdt de rotonde die het uiteindelijk is compact. Je trekt mensen er naar toe . Op het moment dat je dat los laat gaan mensen nog verspreider er over heen. Dit terwijl het gewoon visueel is. Het stelt uiteindelijk allemaal niks voor. Dat zijn juist de dingen waar wij elke keer naar zoeken. Van hoe kunnen we nu met slimme inrichtingen iets doen.

D: Op het stationsplein heb je een afwateringsgeul. Daar zie je heel erg dat dat een soort grens word tussen fietsers en voetgangers. Als je daar aan een kant zit, ga je niet zo snel naar de andere kant van die geul, omdat het dan toch een soort barrière is. Denken jullie dat dat bewust is gedaan om de voetgangers en fietsers van elkaar te scheiden?

HF: Volgens mij is dat niet bewust. Het is meer technisch. Je moet het water daar toch kwijt en die dingen moeten dan ergens zitten.

SN: Wat wel belangrijk is dat je je dat realiseert. Zo kunnen dergelijke goten er voor zorgen dat mensen ruimte weer meer gaan claimen. Dat ze het gaan zien als hun rijbaan als het ware.

HF: Ja daar moet je heel erg mee oppassen. Dat is eigenlijk hetzelfde als wanneer je een asfaltweg hebt en klinkers. Mensen op de asfaltweg hebben dan tot vaak het idee dat ze voorrang hebben. Dus het is dan belangrijk om zo'n kruispunt wel in hetzelfde materiaal te doen.

SN: Zulke kleine details maken of breken je ontwerp

HF: Daarom zeggen wij ook altijd; Je moet niet alle elementen neerzetten, maar ga eerst eens experimenteren. Daarmee is het risico dat je het op de verkeerde plaats zet een stuk kleiner.

D: Ik vind dat zelf altijd wel interessant. Het zijn hele kleine dingen die misschien bewust of onbewust op welke verkeerssituatie dan ook een grote invloed kunnen spelen.

SN: Daar zijn we dus met Shared space heel bewust mee bezig. Zaken als wat doet nu bijvoorbeeld een andere verhardingskleur of een lijngoot. Het kan leiden tot het claimen van een verkeersruimte of waardoor de snelheid weer omhooggaat. En dat wil je eigenlijk niet. En daar zijn we ook op zoek met de achterliggende vraag; Hoe doe je dat nu goed en slim?

HF: Voorlichting is op dit moment ook een punt waar we te weinig aandacht aan besteden. En voorlichting kan ook een hele belangrijke rol spelen bij ouderen. Als iets donker en triest is, wordt een plek vermeden, maar als het leuk wordt verlicht kan het al een wereld aan verschil maken. Vroeger toen ik bij de gemeente zat en een herinrichting deed ging ik altijd eerst met de mensen om tafel en dan hadden we een adviescommissie en een werkgroep toegankelijkheid en de ouderenbond en dan gingen we met elkaar om tafel. Maar ook tijdens de werkzaamheden liepen we er dan nog eens langs en als het dan bijna klaar was nog eens. En dan bij die laatste liepen we met de ouderen er langs. Als er dan eentje moe werd, zeiden we; als we hier nu een bankje neerzetten. Hoe zou dat staan? En dan doe je op zo'n dag ook een lunch erbij en een bakje koffie en dan werd je gedragen door die mensen. Het belangrijkste hiervan is eigenlijk toch dat je de mensen in hun waarde laat een meeneemt in het hele verhaal.

SN: Als is dat wat je schetst in een dorp wel wat eenvoudiger dan in stedelijke projecten

D: En dat bord wat er nu staat bij het station. Die staat er nog niet zo gek lang. Wordt daar dan ook naar gekeken of dat de situatie anders maakt of dat daar specifieke dingen uit voort komen?

SN: Nee daar wordt niet echt gekeken naar dat specifieke bord

HF: Ik was gister in Brabant en daar stond dat bord ook. Maar wij hebben er nooit echt naar gevraagd en het is ook geen officieel verkeersbord. Het is geen woonerf of 30 kilometer gebied of iets dergelijks.

SN: Bij het stationsgebied zijn we ook intensief betrokken geweest. En wat wij daar hebben gedaan is een nulmeting en de gemeente heeft ons gevraagd om dat komend jaar ook te doen en dan gaan we kijken in z'n algemeenheid wat nu de effecten zijn op het gebied m.b.t. doorstroming, belevingen verkeersveiligheid. Als is die laatste misschien nog wat te kort dag. Maar echt onderzoek naar dat bord is daarin eigenlijk niet meegenomen.

SN: Op terug te komen op het Beursplein (aan de hand van een kaartje) Wat veel gebeurde is dat auto's die uit de parkeergarage komen dat die rechtsaf sloegen het plein op. Dat kwam ook uit een onderzoek wat wij hebben gedaan en toen heeft de gemeente gevraagd; Wat zouden nu interventies kunnen zijn. Toen is op een gegeven moment de fiets op de grond geplaatst en de bebording iets aangepast. Daarbij heeft een student daarvoor en daarna een meting gedaan. En daar kwam eigenlijk helemaal niet zoveel verschil uit. Dus het feit dat er een symbool geplaatst wordt op het wegdek en de bebording wordt aangepast heeft uiteindelijk niet heel veel uitgehaald. Nog steeds slaat 2 tot 5

procent daar rechtsaf. En dat is toch interessant. Waarom werkt het dan niet? Mijn hypothese is daarbij dat veel mensen daar op hun TomTom zien dat ze verderop rechtsaf moeten, maar dat het door die rotonde aannemelijk lijkt dat ze dat daar al moeten doen. Wat overigens mij in zijn algemeenheid opviel is dat dat toch heel veel mensen met een Duits kenteken waren, waar je dan uit kan veronderstellen dat mensen die hier af en toe komen en toeristen die onbekend zijn met de situatie. Mensen die dan toch op de TomTom rijden en dat die dan minder kijken naar de bebording of symbolen op het wegdek.

SN: Vorige week werd mijn vermoeden overigens ook bevestigd door een onderzoek wat ik las dat het effect van verkeersborden vooral niet overschat moet worden

SN: Dat bord van de Shared space is overigens voornamelijk gekomen, omdat de politiek er op aangesproken werd en dan voornamelijk op de gevoelens over verkeersonveiligheid. Dan zegt de politiek; we moeten er wat aan doen. En dan wordt er een bord geplaatst. Maar ik verwacht niet al te veel van het, behalve dan een stukje bewustzijn en misschien wat meer draagvlak acte het idee van de inrichting. Tegelijkertijd kun je je overigens afvragen in welke mate is nu de doorgaande route voor het station nu een shared space? Er is namelijk gewoon een weg, er is een zebrapad en er zijn haaiantanden. Maar dat vind ik overigens niet zo'n interessante discussie verder. Of het nu wel of geen shared space is.

D: Je ziet het natuurlijk steeds meer. Zo heb je nu ook Shared space in Sneek en bijvoorbeeld Drachten. Deze locaties kunnen elkaar misschien ook wel versterken, omdat mensen er meer aan gewend raken. Als er weer een nieuwe locatie word ingericht, leid dat er mogelijk toe dat mensen eerder gaan snappen of willen snappen hoe iets werkt of hoe iets bedoeld is.

SN: Ja dat denk ik wel. Henk is er eigenlijk ooit mee begonnen in Drachten en Makkinga en vanuit daaruit is het ook in Drachten gekomen en in Sneek hebben we het min of meer gekopieerd uit Drachten. De Rotonde op het beursplein is vervolgens weer een kopie van de rotonde op de Prins Hendrikkade in Sneek. Dus opzich als je het zo bekijkt zijn al die locaties wel familie van elkaar

SN: We maken nu overigens ook mee vanuit de gebiedsontwikkeling op de centrale as dat er afgelopen jaren dorpen waren die zeiden; Wij willen ook Shared space. Kijk en het interessante is dan, dat de vraag vanuit de bevolking komt en niet zozeer vanuit de wegbeheerder

D: Wat mij overigens opviel is dat wanneer je stukken leest van de gemeente Leeuwarden de term 'Shared space' vaak genoemd wordt. Maar als je stukken van de gemeente Groningen leest dat je de term en sich minder neerkomt, terwijl de manier van inrichten daar wel lijkt op Shared space vaak. Is dat jullie ook wel eens opgevallen?

HF: Dat heeft men mensen te maken. De mensen die daar werken. Je hebt namelijk mensen van beleid en mensen die het uitvoeren en daar zit discrepantie. Toen ik zelf bij de provincie kwam wilde men eigenlijk ook niks te maken hebben te Shared Space. Als je iets door wil drukken, creëer je tegenstanders, maar als je iets op een subtiele manier doet is het een heel ander verhaal. En dat is volgens mij in Groningen ook het geval. Want als je daar met de één praat is hij voor. Maar praat je bijvoorbeeld met een ander of de politiek dan kan het zo maar zo zijn dat ze er op tegen zijn.

D: Dat zou kunnen. Het was meer dat het mij en ook Femke Niekerk erg opviel.

SN: Wat je ziet is dat ook de gemeente Leeuwarden het een hele lange tijd heeft tegengehouden. Het is in eerste instantie voornamelijk ontstaan in Oostellingwerf, Haren en Drachten, maar in Leeuwarden wilde men er lange tijd niks van weten. En ik weet ook in Groningen, daar heeft men

een onderzoek gedaan naar Helpman, wat op zich veel lijkt op de situatie in Haren, om te kijken; Zou je dit ook als Shared space kunnen inrichten. En dan kon in principe prima. De politiek durfde dat echter niet aan omdat het toch een beetje een beladen term was destijds. Dat zou ook de rede kunnen zijn dat je het in beleidsdocument minder tegen komt, terwijl er wel gebieden worden ingericht aan de hand van de uitgangspunten van Shared space. En ik weet ook dat de huidige wethouden, Paul de Rook, er ook wel voor open staat. Die wil die discussie ook wel aangedaan. Maar tegelijkertijd zie je ook nog dat men op een aantal plekken dat er toch voor wordt gekozen op meer een traditionele verkeersinrichting toe te passen. En dat is soms ook gewoon de juiste keuze. Dat komt weer terug op het punt dat Shared space op zich niet als doel moet worden gezien.

D: Ik koppelde de benaming van Shared space namelijk ook aan het thema ouderen en dat je het dan misschien wat anders moet noemen bijvoorbeeld.

SN: Nou in Friesland noemen we het ook wel 'Deel de Ruimte'

HF: ja in Brabant noemde ze het 'Natuurlijk sturen'. Dat hebben ze daar destijds met elkaar afgesproken

D: Wat ik denk dat zeker in het stukje gewenning en educatie dat misschien veel kan helpen.

SN: Het kan ook zeker geen kwaad om mensen wat meer bij de hand te nemen en ze te voorzien van een betere uitleg. Zo is er bijvoorbeeld in Trynwalden ook voor de scholen een educatieproject ontwikkeld samen met Veilig Verkeer Nederland.

HF: Ja en dat is zeker in het begin veel te weinig gedaan. Er is daaraan te weinig aandacht besteed en nu zien we met zijn allen langzamerhand wel in dat dat belangrijk is, dat je mensen meeneemt in het verhaal.

Sjoerd Nota gaat vervolgens weg en ik vervolg het gesprek nog even met Henk Feenstra. Er word even kort gesproken over wat praktische zaken, wat niet de moeite waard is om te transcriberen. Vervolgens komt er nog een klein stukje wat toch nog interessant is voor de uitkomsten van het onderzoek.

HF: Ik help nog wel eens nagedacht om dingen met 3D te doen. Bijvoorbeeld met VR brillen.

D: Als je dat vertaald naar verkeerssituaties of naar mijn onderzoek, zou je mensen over het Beursplein kunnen laten lopen en kennis kunnen laten maken met hoe het werkt of wat de uitgangspunten zijn. Dat is overigens iets waar ik nog niet aan gedacht had. Dus ik ben blij dat u het noemt.

Vervolgens werden er nog wat contactgegevens uitgewisseld en werd het gesprek beëindigd

Einde interview

Duur interview - 47 minuten

Inleiding en afsluiting is niet geheel getranscribeerd

Bijlage 3 – SPSS Output – Deelvraag 1

Verband tussen algemeen ervaring (ALGH) & beoordeling veiligheid voorvoetgangers (VEIVH)

Crosstab

		VEIVH			
			Zeer mee oneens/ Mee oneens	Neutraal	Mee een/ Zeer mee eens
ALGH	Zeer mee oneens/ Mee oneens	Count	39	9	1
		Expected Count	26,1	16,3	6,5
	Neutraal	Count	1	14	3
		Expected Count	9,6	6,0	2,4
	Mee een/ Zeer mee eens	Count	0	2	6
		Expected Count	4,3	2,7	1,1
Total	Count	40	25	10	
	Expected Count	40,0	25,0	10,0	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)
Pearson Chi-Square	60,085 ^a	4	,000
Likelihood Ratio	56,861	4	,000
Linear-by-Linear Association	42,890	1	,000
N of Valid Cases	75		

a. 4 cells (44,4%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,07.

Symmetric Measures

		Value	Asymptotic Standard Error ^a	Approximate T ^b	Approximate Significance
Ordinal by Ordinal	Gamma	,946	,035	8,166	,000
Measure of Agreement	Kappa	,617	,080	7,104	,000
N of Valid Cases		75			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Verband tussen algemeen ervaring (ALGH) & beoordeling veiligheid fietsers (VEIFH)

Crosstab

		VeiFH			
		Zeer mee oneens/ Mee oneens	Neutraal	Mee een/ Zeer mee eens	
ALGH	Zeer mee oneens/ Mee oneens	Count	39	9	1
		Expected Count	25,5	17,6	5,9
	Neutraal	Count	0	16	2
		Expected Count	9,4	6,5	2,2
	Mee een/ Zeer mee eens	Count	0	2	6
		Expected Count	4,2	2,9	1,0
Total	Count	39	27	9	
	Expected Count	39,0	27,0	9,0	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)
Pearson Chi-Square	69,703 ^a	4	,000
Likelihood Ratio	66,694	4	,000
Linear-by-Linear Association	45,273	1	,000
N of Valid Cases	75		

a. 4 cells (44,4%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,96.

Symmetric Measures

		Value	Asymptotic Standard Error ^a	Approximate T ^b	Approximate Significance
Ordinal by Ordinal	Gamma	,963	,031	8,676	,000
Measure of Agreement	Kappa	,667	,076	7,680	,000
N of Valid Cases		75			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Verband tussen algemeen ervaring (ALGH) & beoordeling snelheid gemotoriseerd verkeer (SNELGH)

Crosstab

			SNELGH		
			Zeer prettig / Prettig	Neutraal	Onprettig/ Zeer onprettig
ALGH	Zeer mee oneens/ Mee oneens	Count	8	27	14
		Expected Count	12,4	25,5	11,1
	Neutraal	Count	5	10	3
		Expected Count	4,6	9,4	4,1
	Mee een/ Zeer mee eens	Count	6	2	0
		Expected Count	2,0	4,2	1,8
Total	Count	19	39	17	
	Expected Count	19,0	39,0	17,0	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)
Pearson Chi-Square	13,510 ^a	4	,009
Likelihood Ratio	13,076	4	,011
Linear-by-Linear Association	10,204	1	,001
N of Valid Cases	75		

a. 5 cells (55,6%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,81.

Symmetric Measures

		Value	Asymptotic Standard Error ^a	Approximate T ^b	Approximate Significance
Ordinal by Ordinal	Gamma	-,538	,150	-3,006	,003
Measure of Agreement	Kappa	-,109	,065	-1,611	,107
N of Valid Cases		75			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Verband tussen algemeen ervaring (ALGH) & beoordeling snelheid Fietsers (SNELFH)

Crosstab

			SNELFH		
			Zeer prettig / Prettig	Neutraal	Onprettig/ Zeer onprettig
ALGH	Zeer mee oneens/ Mee oneens	Count	4	23	22
		Expected Count	4,6	25,5	18,9
	Neutraal	Count	0	12	6
		Expected Count	1,7	9,4	7,0
	Mee een/ Zeer mee eens	Count	3	4	1
		Expected Count	,7	4,2	3,1
Total	Count	7	39	29	
	Expected Count	7,0	39,0	29,0	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)
Pearson Chi-Square	11,585 ^a	4	,021
Likelihood Ratio	10,747	4	,030
Linear-by-Linear Association	4,604	1	,032
N of Valid Cases	75		

a. 5 cells (55,6%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,75.

Symmetric Measures

		Value	Asymptotic Standard Error ^a	Approximate T ^b	Approximate Significance
Ordinal by Ordinal	Gamma	-,361	,187	-1,775	,076
Measure of Agreement	Kappa	,000	,049	-,009	,993
N of Valid Cases		75			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Verband tussen algemeen ervaring (ALGH) & beoordeling duidelijkheid voor voetgangers (DUIDH)

Crosstab

			DUIDH		
			Zeer mee oneens/ Mee oneens	Neutraal	Mee een/ Zeer mee eens
ALGH	Zeer mee oneens/ Mee oneens	Count	42	3	4
		Expected Count	39,9	3,3	5,9
	Neutraal	Count	15	2	1
		Expected Count	14,6	1,2	2,2
	Mee een/ Zeer mee eens	Count	4	0	4
		Expected Count	6,5	,5	1,0
Total	Count	61	5	9	
	Expected Count	61,0	5,0	9,0	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)
Pearson Chi-Square	13,029 ^a	4	,011
Likelihood Ratio	9,570	4	,048
Linear-by-Linear Association	5,776	1	,016
N of Valid Cases	75		

a. 5 cells (55,6%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,53.

Symmetric Measures

		Value	Asymptotic Standard Error ^a	Approximate T ^b	Approximate Significance
Ordinal by Ordinal	Gamma	,423	,221	1,503	,133
Measure of Agreement	Kappa	,181	,101	2,346	,019
N of Valid Cases		75			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Verband tussen algemeen ervaring (ALGH) & beoordeling duidelijkheid voor fietsers (DUIDFH)

Crosstab

		DUIDFH			
			Zeer mee oneens/ Mee oneens	Neutraal	Mee een/ Zeer mee eens
ALGH	Zeer mee oneens/ Mee oneens	Count	41	6	2
		Expected Count	36,6	6,5	5,9
	Neutraal	Count	13	4	1
		Expected Count	13,4	2,4	2,2
	Mee een/ Zeer mee eens	Count	2	0	6
		Expected Count	6,0	1,1	1,0
Total	Count	56	10	9	
	Expected Count	56,0	10,0	9,0	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)
Pearson Chi-Square	35,010 ^a	4	,000
Likelihood Ratio	23,299	4	,000
Linear-by-Linear Association	18,028	1	,000
N of Valid Cases	75		

a. 4 cells (44,4%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,96.

Symmetric Measures

		Value	Asymptotic Standard Error ^a	Approximate T ^b	Approximate Significance
Ordinal by Ordinal	Gamma	,623	,150	2,669	,008
Measure of Agreement	Kappa	,315	,107	3,708	,000
N of Valid Cases		75			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Verband tussen algemeen ervaring (ALGH) & mogelijk kiezen andere route (VERMH)

Crosstab

		VERMH			
			Zeer mee oneens/ Mee oneens	Neutraal	Mee een/ Zeer mee eens
ALGH	Zeer mee oneens/ Mee oneens	Count	5	19	21
		Expected Count	10,6	19,2	15,2
	Neutraal	Count	8	8	1
		Expected Count	4,0	7,3	5,8
	Mee een/ Zeer mee eens	Count	3	2	1
		Expected Count	1,4	2,6	2,0
Total	Count	16	29	23	
	Expected Count	16,0	29,0	23,0	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)
Pearson Chi-Square	15,578 ^a	4	,004
Likelihood Ratio	16,924	4	,002
Linear-by-Linear Association	11,956	1	,001
N of Valid Cases	68		

a. 4 cells (44,4%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,41.

Symmetric Measures

		Value	Asymptotic Standard Error ^a	Approximate T ^b	Approximate Significance
Ordinal by Ordinal	Gamma	-,679	,128	-4,253	,000
Measure of Agreement	Kappa	-,122	,073	-1,819	,069
N of Valid Cases		68			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Verband tussen algemeen ervaring (ALGH) & perceptie dat verkeer (on)voldoende op elkaar let (VOLD)

Crosstab

		VOLD			
		Ja - Voldoende	Nee - Fietser letten slecht op overig verkeer	Total	
ALGH	Zeer mee oneens/ Mee oneens	Count	7	42	49
		Expected Count	9,8	39,2	49,0
	Neutraal	Count	3	15	18
		Expected Count	3,6	14,4	18,0
	Mee een/ Zeer mee eens	Count	5	3	8
		Expected Count	1,6	6,4	8,0
Total	Count	15	60	75	
	Expected Count	15,0	60,0	75,0	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)
Pearson Chi-Square	10,156 ^a	2	,006
Likelihood Ratio	8,064	2	,018
Linear-by-Linear Association	6,854	1	,009
N of Valid Cases	75		

a. 2 cells (33,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,60.

Symmetric Measures

		Value	Asymptotic Standard Error ^a	Approximate T ^b	Approximate Significance
Nominal by Nominal	Phi	,368			,006
	Cramer's V	,368			,006
Measure of Agreement	Kappa	-,043	,054	-,747	,455
N of Valid Cases		75			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Verband tussen algemeen ervaring (ALGH) & perceptie dat fietsers (on)voldoende op ander weggebruikers letten. (FIES)

Crosstab

		FIES		Total	
		Ja	Nee		
ALGH	Zeer mee oneens/ Mee oneens	Count	34	15	49
		Expected Count	32,0	17,0	49,0
	Neutraal	Count	13	5	18
		Expected Count	11,8	6,2	18,0
	Mee een/ Zeer mee eens	Count	2	6	8
		Expected Count	5,2	2,8	8,0
Total	Count	49	26	75	
	Expected Count	49,0	26,0	75,0	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)
Pearson Chi-Square	6,479 ^a	2	,039
Likelihood Ratio	6,172	2	,046
Linear-by-Linear Association	3,423	1	,064
N of Valid Cases	75		

a. 1 cells (16,7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2,77.

Symmetric Measures

		Value	Asymptotic Standard Error ^a	Approximate T ^b	Approximate Significance
Nominal by Nominal	Phi	,294			,039
	Cramer's V	,294			,039
Measure of Agreement	Kappa	,020	,092	,213	,831
N of Valid Cases		75			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Verband tussen algemeen ervaring (ALGH) & perceptie dat voetgangers (on)voldoende op ander weggebruikers letten. (VOES)

Crosstab

		VOES		Total	
		Ja	Nee		
ALGH	Zeer mee oneens/ Mee oneens	Count	23	26	49
		Expected Count	21,6	27,4	49,0
	Neutraal	Count	7	11	18
		Expected Count	7,9	10,1	18,0
	Mee een/ Zeer mee eens	Count	3	5	8
		Expected Count	3,5	4,5	8,0
Total	Count	33	42	75	
	Expected Count	33,0	42,0	75,0	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	,500 ^a	2	,779
Likelihood Ratio	,503	2	,778
Linear-by-Linear Association	,445	1	,505
N of Valid Cases	75		

a. 2 cells (33,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3,52.

Symmetric Measures

		Value	Asymptotic Standard Error ^a	Approximate T ^b	Approximate Significance
Nominal by Nominal	Phi	,082			,779
	Cramer's V	,082			,779
Measure of Agreement	Kappa	,054	,084	,646	,518
N of Valid Cases		75			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Verband tussen algemeen ervaring (ALGH) & perceptie dat gemotoriseerd verkeer (on)voldoende op ander weggebruikers lett. (GEMS)

Crosstab

		GEMS			Total	
		Ja	Nee	3		
ALGH	Zeer mee oneens/ Mee oneens	Count	23	25	1	49
		Expected Count	17,6	30,7	,7	49,0
	Neutraal	Count	4	14	0	18
		Expected Count	6,5	11,3	,2	18,0
	Mee een/ Zeer mee eens	Count	0	8	0	8
		Expected Count	2,9	5,0	,1	8,0
Total	Count	27	47	1	75	
	Expected Count	27,0	47,0	1,0	75,0	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)
Pearson Chi-Square	9,484 ^a	4	,050
Likelihood Ratio	12,443	4	,014
Linear-by-Linear Association	6,832	1	,009
N of Valid Cases	75		

a. 4 cells (44,4%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,11.

Symmetric Measures

		Value	Asymptotic Standard Error ^a	Approximate T ^b	Approximate Significance
Nominal by Nominal	Phi	,356			,050
	Cramer's V	,251			,050
Measure of Agreement	Kappa	,173	,073	2,247	,025
N of Valid Cases		75			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Bijlage 4 – SPSS Output deelvraag 2

Verband tussen of de respondent bekend is met Shared space (BEKSSH) & algemene ervaring als deelnemer van het Beursplein (ALGH)

		Crosstab				
			ALGH			
			Zeer mee oneens/ Mee oneens	Neutraal	Mee een/ Zeer mee eens	Total
BEKSSH	1,00	Count	23	9	2	34
		Expected Count	21,9	8,4	3,7	34,0
	2,00	Count	24	9	6	39
		Expected Count	25,1	9,6	4,3	39,0
Total	Count	47	18	8	73	
	Expected Count	47,0	18,0	8,0	73,0	

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)
Pearson Chi-Square	1,687 ^a	2	,430
Likelihood Ratio	1,772	2	,412
Linear-by-Linear Association	,933	1	,334
N of Valid Cases	73		

a. 2 cells (33,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3,73.

Symmetric Measures				
		Value	Asymptotic Standard Error ^a	Approximate Significance
Nominal by Nominal	Phi	,152		,430
	Cramer's V	,152		,430
Measure of Agreement	Kappa	,012	,088	,892
N of Valid Cases		73		

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Verband tussen of de respondent bekend is met Shared space (BEKSSH) & & beoordeling veiligheid voor voetgangers (VEIVH)

Crosstab

		VEIVH			Total	
		Zeer mee oneens/ Mee oneens	Neutraal	Mee een/ Zeer mee eens		
BEKSSH	1,00	Count	17	14	3	34
		Expected Count	17,7	11,6	4,7	34,0
	2,00	Count	21	11	7	39
		Expected Count	20,3	13,4	5,3	39,0
Total	Count	38	25	10	73	
	Expected Count	38,0	25,0	10,0	73,0	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)
Pearson Chi-Square	2,048 ^a	2	,359
Likelihood Ratio	2,086	2	,352
Linear-by-Linear Association	,098	1	,754
N of Valid Cases	73		

a. 1 cells (16,7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 4,66.

Symmetric Measures

		Value	Asymptotic Standard Error ^a	Approximate T ^b	Approximate Significance
Nominal by Nominal	Phi	,168			,359
	Cramer's V	,168			,359
Measure of Agreement	Kappa	-,073	,093	-,786	,432
N of Valid Cases		73			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Verband tussen of de respondent bekend is met Shared space (BEKSSH) & & beoordeling veiligheid voor fietsers (VEIFH)

Crosstab

		VeiFH			Total	
		Zeer mee oneens/ Mee oneens	Neutraal	Mee een/ Zeer mee eens		
BEKSSH	1,00	Count	17	14	3	34
		Expected Count	17,7	12,1	4,2	34,0
	2,00	Count	21	12	6	39
		Expected Count	20,3	13,9	4,8	39,0
Total	Count	38	26	9	73	
	Expected Count	38,0	26,0	9,0	73,0	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)
Pearson Chi-Square	1,238 ^a	2	,538
Likelihood Ratio	1,252	2	,535
Linear-by-Linear Association	,027	1	,869
N of Valid Cases	73		

a. 2 cells (33,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 4,19.

Symmetric Measures

		Value	Asymptotic Standard Error ^a	Approximate T ^b	Approximate Significance
Nominal by Nominal	Phi	,130			,538
	Cramer's V	,130			,538
Measure of Agreement	Kappa	-,063	,095	-,659	,510
N of Valid Cases		73			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Verband tussen of de respondent bekend is met Shared space (BEKSSH) & beoordeling snelheid gemotoriseerd verkeer (SNELGH)

Crosstab

		SNELGH			Total	
		Zeer prettig / Prettig	Neutraal	Onprettig/ Zeer onprettig		
BEKSSH	1,00	Count	7	19	8	34
		Expected Count	8,8	17,7	7,5	34,0
	2,00	Count	12	19	8	39
		Expected Count	10,2	20,3	8,5	39,0
Total	Count	19	38	16	73	
	Expected Count	19,0	38,0	16,0	73,0	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)
Pearson Chi-Square	,978 ^a	2	,613
Likelihood Ratio	,989	2	,610
Linear-by-Linear Association	,653	1	,419
N of Valid Cases	73		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 7,45.

Symmetric Measures

		Value	Asymptotic Standard Error ^a	Approximate T ^b	Approximate Significance
Nominal by Nominal	Phi	,116			,613
	Cramer's V	,116			,613
Measure of Agreement	Kappa	-,072	,081	-,875	,381
N of Valid Cases		73			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Verband tussen of de respondent bekend is met Shared space (BEKSSH) & beoordeling snelheid fietsers (SNELGH)

Crosstab

		SNELFH			Total	
		Zeer prettig / Prettig	Neutraal	Onprettig/ Zeer onprettig		
BEKSSH	1,00	Count	1	20	13	34
		Expected Count	3,3	18,2	12,6	34,0
	2,00	Count	6	19	14	39
		Expected Count	3,7	20,8	14,4	39,0
Total	Count	7	39	27	73	
	Expected Count	7,0	39,0	27,0	73,0	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)
Pearson Chi-Square	3,307 ^a	2	,191
Likelihood Ratio	3,682	2	,159
Linear-by-Linear Association	1,002	1	,317
N of Valid Cases	73		

a. 2 cells (33,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3,26.

Symmetric Measures

		Value	Asymptotic Standard Error ^a	Approximate T ^b	Approximate Significance
Nominal by Nominal	Phi	,213			,191
	Cramer's V	,213			,191
Measure of Agreement	Kappa	-,084	,056	-1,452	,146
N of Valid Cases		73			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Verband tussen of de respondent bekend is met Shared space (BEKSSH) & beoordeling duidelijkheid voor voetgangers (DUIDH)

Crosstab

		DUIDH			Total	
		Zeer mee oneens/ Mee oneens	Neutraal	Mee een/ Zeer mee eens		
BEKSSH	1,00	Count	27	2	5	34
		Expected Count	27,5	2,3	4,2	34,0
	2,00	Count	32	3	4	39
		Expected Count	31,5	2,7	4,8	39,0
Total	Count	59	5	9	73	
	Expected Count	59,0	5,0	9,0	73,0	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)
Pearson Chi-Square	,394 ^a	2	,821
Likelihood Ratio	,394	2	,821
Linear-by-Linear Association	,195	1	,659
N of Valid Cases	73		

a. 4 cells (66,7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2,33.

Symmetric Measures

		Value	Asymptotic Standard Error ^a	Approximate T ^b	Approximate Significance
Nominal by Nominal	Phi	,073			,821
	Cramer's V	,073			,821
Measure of Agreement	Kappa	-,004	,057	-,062	,951
N of Valid Cases		73			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Verband tussen of de respondent bekend is met Shared space (BEKSSH) & beoordeling duidelijkheid voor voetgangers (DUIDFH)

Crosstab

		DUIDFH			Total	
		Zeer mee oneens/ Mee oneens	Neutraal	Mee een/ Zeer mee eens		
BEKSSH	1,00	Count	26	4	4	34
		Expected Count	25,2	4,7	4,2	34,0
	2,00	Count	28	6	5	39
		Expected Count	28,8	5,3	4,8	39,0
Total	Count	54	10	9	73	
	Expected Count	54,0	10,0	9,0	73,0	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)
Pearson Chi-Square	,244 ^a	2	,885
Likelihood Ratio	,245	2	,885
Linear-by-Linear Association	,122	1	,727
N of Valid Cases	73		

a. 3 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 4,19.

Symmetric Measures

		Value	Asymptotic Standard Error ^a	Approximate T ^b	Approximate Significance
Nominal by Nominal	Phi	,058			,885
	Cramer's V	,058			,885
Measure of Agreement	Kappa	,035	,071	,493	,622
N of Valid Cases		73			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Verband tussen of de respondent bekend is met Shared space (BEKSSH) mogelijk kiezen andere route (VERMH)

Crosstab

		VERMH			Total	
		Zeer mee oneens/ Mee oneens	Neutraal	Mee een/ Zeer mee eens		
BEKSSH	1,00	Count	6	15		10
		Expected Count	7,4	13,4	10,2	31,0
	2,00	Count	10	14	12	36
		Expected Count	8,6	15,6	11,8	36,0
Total		Count	16	29	22	67
		Expected Count	16,0	29,0	22,0	67,0

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)
Pearson Chi-Square	,848 ^a	2	,654
Likelihood Ratio	,854	2	,653
Linear-by-Linear Association	,158	1	,691
N of Valid Cases	67		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 7,40.

Symmetric Measures

		Value	Asymptotic Standard Error ^a	Approximate T ^b	Approximate Significance
Nominal by Nominal	Phi	,112			,654
	Cramer's V	,112			,654
Measure of Agreement	Kappa	-,068	,073	-,919	,358
N of Valid Cases		67			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Bijlage 5 - Enquête (analoge versie)

Inleiding

In het kader van een onderzoek van de Rijksuniversiteit Groningen wil ik u vragen om de enquête in te vullen. Het doel van de enquête is om meningen in kaart te brengen over de huidige inrichting van het Beursplein op de Wirdumerdyk in Leeuwarden. Vervolgens zal er op basis van uw input en verder onderzoek een handvat aangeboden worden aan de gemeente over hoe dit plein fijner, veiliger en toegankelijker gemaakt kan worden. Met uw antwoorden zal uiteraard vertrouwelijk worden omgegaan. Aan het eind van de enquête kunt u uw e-mailadres achter laten, wanneer u de uitkomsten van dit onderzoek wilt ontvangen. Heeft u tijdens het invullen vragen? Stel ze gerust. Dit kan per e-mail of aan de afnemer zelf! De enquête heeft 23 vragen en het duurt ongeveer 5 a 10 minuten om hem in te vullen. Alvast bedankt voor uw deelname!

Bekijk onderstaande afbeelding en eventueel de beschrijving van de locatie. Kent u deze plek? Wanneer u het plein/kruispunt niet kent, hoeft uw niet deel te nemen aan deze enquête. Uiteraard alsnog bedankt voor uw tijd!



Links ziet u een afbeelding van het Beursplein aan de Wirdumerdyk in Leeuwarden.

Dit is voornamelijk voor voetgangers en fietsers uit de zuidelijke helft van Leeuwarden een belangrijke toegangsroute naar het centrum. Op de foto ziet u onder andere de Zuider stadsgracht, de oude bibliotheek, de Mercuriusfontijn en enkele winkelpanden. In het groen is aangegeven wat in de enquête exact bedoeld en benoemd wordt als plein/kruispunt. Er is gekozen voor deze benaming, omdat het zowel een plein als kruispunt is.

Vraag 1) Wat is uw geslacht? (Kruis aan welke van toepassing is)

Man

Vrouw

Anders

Vraag 2) Wat is uw geboortejaar? (Vul in op de stippellijn)

Geboortejaar

Vraag 3) Wat is uw Postcode? (Vul in op de stippellijn)

Postcode

Vraag 4) Hoe goed vindt u uzelf ter been? (Omcirkel wat van toepassing is. 1 is zeer slecht en 7 is zeer goed)

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7

Vraag 5) Hoe goed vind u uw zicht? (Omcirkel wat van toepassing is. 1 is zeer slecht en 7 is zeer goed)

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7

Vraag 6) Hoe vaak per week maakt u gemiddeld gebruik van dit plein/kruispunt als verkeersdeelnemer? (Kruis aan welke van toepassing is)

Minder dan 1 keer per week 2 keer per week Meer dan 5 keer per week
1 keer per week 3 t/m 5 keer per week

Vraag 7) Met welk vervoersmiddel komt u het vaakst op dit plein/kruispunt? (Kruis aan welke van toepassing is)

Geen (te voet) Fiets (Elektrisch) Auto
Fiets (Niet elektrisch) Brommer/scooter Anders namelijk;
.....

Onderstaand treft u een aantal stellingen. U kunt omcirkelen wat uw mening over de stelling is.

Vraag 8) In het algemeen vind ik dit een prettig plein/kruispunt om op deel te nemen aan het verkeer. (Omcirkel wat van toepassing is)

zeer mee oneens mee oneens neutraal mee eens zeer mee eens

Vraag 9) Ik vind het plein/kruispunt veilig voor voetgangers. (Omcirkel wat van toepassing is)

zeer mee oneens mee oneens neutraal mee eens zeer mee eens

Vraag 10) Ik vind het plein/kruispunt veilig voor fietsers. (Omcirkel wat van toepassing is)

zeer mee oneens mee oneens neutraal mee eens zeer mee eens

Vraag 11) Vind u dat weggebruikers op dit plein/kruispunt voldoende op elkaar letten. (Kruis aan wat van toepassing is)

Ja Nee

Wanneer u 'Ja' heeft ingevuld, mag u door gaan naar vraag 9. Wanneer u 'Nee' heeft ingevuld. Wat is daarvoor uw rede? (Meerdere antwoorden mogelijk. Kruis aan wat van toepassing is)

- Ik vind dat fietsers slecht letten op overige weggebruikers
- Ik vind dat voetgangers slecht letten op overige weggebruikers
- Ik vind dat gemotoriseerde voertuigen slecht letten op de overige weggebruikers
- Anders namelijk .

.....
.....

Vraag 12) Hoe ervaart u de snelheid van gemotoriseerde voertuigen op dit plein/kruispunt (Omcirkel wat van toepassing is)

zeer prettig prettig neutraal onprettig zeer onprettig

Vraag 13) Hoe ervaart u de snelheid van fietsers op dit plein/kruispunt (Omcirkel wat van toepassing is)

zeer prettig prettig neutraal onprettig zeer onprettig

Vraag 14) Ik vind het duidelijk waar voetgangers mogen lopen op dit plein/kruispunt. (Omcirkel wat van toepassing is)

zeer mee oneens mee oneens neutraal mee eens zeer mee eens

Vraag 15) Ik vind het duidelijk waar fietsers mogen fietsen op dit plein/kruispunt. (Omcirkel wat van toepassing is)

zeer mee oneens mee oneens neutraal mee eens zeer mee eens

Vraag 16) Wanneer ik naar het centrum ga op de fiets of te voet, kies ik liever een andere route. (Omcirkel wat van toepassing is)

Niet van toepassing zeer mee oneens mee oneens neutraal mee eens zeer mee eens

Wanneer u 'zeer mee oneens' of 'mee oneens' heeft ingevuld mag u door gaan naar vraag 17. Wanneer u 'mee eens' of 'zeer mee eens' heeft ingevuld. Wat is daarvoor uw rede?

.....
.....
.....

Vraag 17) Was u voordat u deze enquête ging invullen bekend met het begrip 'Shared Space'?

- Ja, ik wist precies wat shared space is
- Ja, ik wist ongeveer wat het inhoud
- Niet echt, maar ik had er wel eens van gehoord
- Nee, ik had er nog nooit van gehoord

Wanneer u nog niet zo goed weet wat er bedoeld wordt met 'Shared Space' staat er hieronder een korte uitleg

Een weg zonder verkeersborden, stoplichten en wegmarkering. Het lijkt soms ondenkbaar. Echter is 'shared space' hier een voorbeeld van. De gedachte achter het idee is dat weggebruikers beter gaan opletten en zich socialer gedragen ten opzichte van elkaar als er opeens geen of minder verkeersregels zijn. Hierbij zijn de voetganger, fietser en automobilist gelijkwaardig. Er is dus geen sprake van een apart fietspad, een aparte stoep en een gedeelte waar alleen auto's mogen komen. De locatie waarover de vragen gesteld worden in deze enquête is hier een goed voorbeeld van. Onderstaand een aantal voorbeelden.



Vraag 18) Bekijk onderstaande schetsen. Links ziet u de huidige situatie in een schets. Op de rechter schets ziet u dat er plantenbakken geplaatst zijn om zo voetgangers meer bescherming te bieden. Beantwoord onderstaande stelling over de mogelijk ingreep

Ik denk dat ik het plein als voetganger prettiger zal ervaren als het zou zijn ingericht als op de rechter schets. (Omcirkel wat van toepassing is)

zeer mee oneens

mee oneens

neutraal

mee eens

zeer mee eens



Vraag 19) Een mogelijke ingreep om sociaal gedrag in een shared space te bevorderen, is het plaatsen van borden om weggebruikers zich er meer bewust van te maken dat ze een shared space betreden.

Beantwoord de volgende stelling (Omcirkel wat van toepassing is)

Ik denk dat weggebruikers zich in een shared space socialer gaan gedragen ten opzichte van elkaar, wanneer er borden worden geplaatst. (Onderstaand ziet u drie voorbeelden van mogelijke borden ter illustratie)

zeer mee oneens

mee oneens

neutraal

mee eens

zeer mee eens



Vraag 20) Beantwoord de volgende stelling (Omcirkel wat van toepassing is)

Ik denk dat ik shared space prettiger zou ervaren, als ik vooraf ingelicht word over hoe een specifieke verkeerssituatie werkt

zeer mee oneens mee oneens neutraal mee eens zeer mee eens

Vraag 21) Beantwoord de volgende stelling (Omcirkel wat van toepassing is)

Wanneer de bestrating in een shared space in verschillende zones is opgedeeld, bijvoorbeeld door de route van fietsers, voetgangers en auto's een andere kleur te geven, denk ik dat de gebruikers meer in hun eigen zone blijven.

zeer mee oneens mee oneens neutraal mee eens zeer mee eens

Vraag 22) Beantwoord de volgende stelling (Omcirkel wat van toepassing is)

Virtual Reality brillen kunnen u laten ervaren hoe een verkeerssituatie werkt. Door deze bril op te zetten kunt u in een virtuele wereld over het plein wandelen en ervaren hoe de verkeerssituatie werkt. Denkt u dat dit voor mensen die mogelijk moeite hebben om mee te komen in het verkeer een uitkomst kan bieden?

zeer mee oneens

mee oneens

neutraal

mee eens

zeer mee eens



Vraag 23) Heeft u in het algemeen nog opmerkingen over de shared space op het Beursplein in Leeuwarden of over andere shared space locaties (bijvoorbeeld; het Zailand, Het stationsplein of de zone voor de blokhuispoort) ? Schrijf ze dan hieronder op!

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Hartelijk dank voor uw deelname! 😊

Wilt u de uitkomsten van dit onderzoek ontvangen? Laat dan hieronder uw e-mailadres achter. Medio juli zal u dan de uitkomsten per mail ontvangen. Heeft u vragen naar aanleiding van het invullen? Stel ze gerust via d.kempen@student.rug.nl

E-mailadres

.....
.....