

# Tot hoever Shared Space

*Een onderzoek naar in hoeverre ontwerpuitgangspunten  
van Shared Space terugkomen in de praktijk*





# Tot hoever Shared Space

*Een onderzoek naar in hoeverre ontwerputgangspunten  
van Shared Space terugkomen in de praktijk*

## Colofon

Datum:	Januari 2013
Status:	Definitief
Versie:	1.0
Auteur:	Gerwin Lenten s2076675 gerwinlenten@gmail.com
Projectomschrijving:	Afstudeeronderzoek Master Planologie
Titel:	Tot hoever Shared Space
Ondertitel:	Een onderzoek naar in hoeverre de ontwerputgangspunten van Shared Space terugkomen in de praktijk
Begeleider:	Mevr. Dr. F. Niekerk Rijksuniversiteit Groningen Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen Basiseenheid planologie Postbus 800 9700 AV Groningen Telefoon: (050) 363 3897



**rijksuniversiteit  
 groningen**

faculteit ruimtelijke  
 wetenschappen





## Voorwoord

Met deze scriptie 'Tot hoever Shared Space' sluit ik mijn Master Planologie af aan de Rijksuniversiteit Groningen. Eigenlijk was ik begonnen met een ander afstudeeronderwerp, namelijk welke invloed landsgrenzen hebben op de locatiekeuze van windmolens. Maar na een paar maanden heb ik toch maar afgezien van dit onderwerp om verder te kunnen met een onderwerp waar mijn passie ligt, namelijk bij verkeer. Voordat ik begonnen ben met de opleiding Planologie heb ik aan de Hogeschool Windesheim de opleiding Verkeerskunde met veel plezier voltooid. De keuze is hierbij redelijk snel op het concept Shared Space gevallen, want hoewel dit concept al jaren bestaat staat dit concept nog steeds volop in de aandacht. En ook deze scriptie gaat helaas niet fundamenteel in op de vraag of Shared Space nu daadwerkelijk verkeersveiliger is of niet. Maar gaat wel in op de toepassing van het concept in de praktijk en kan in dat geval ook gebruikt worden als een soort van voorbeeldenboek.

In dit voorwoord wil ik uiteraard alle mensen bedanken die hebben meegewerkt aan dit onderzoek, voor het laten afnemen van interviews en/of opzoeken van gegevens. Daarnaast wil ik de medewerkers van het Kenniscentrum Shared Space van de Noordelijke Hogeschool Leeuwarden bedanken, in het bijzonder Sjoerd Nota, die bereid zijn geweest om mij van adviezen en contacten te voorzien. Ten slotte wil ik mijn begeleidster vanuit de universiteit, Femke Niekerk, bedanken voor haar begeleiding en de enthousiaste gesprekken die we hebben gevoerd over het concept Shared Space.

Ik hoop dat mijn scriptie bijdraagt aan een betere waardering van het concept Shared Space en dat bij toepassing daarvan meer gelet wordt op de ontwerputgangspunten. Met als gevolg dat het verkeer ook daadwerkelijk gedereguleerd wordt, waarmee verondersteld wordt dat de verkeersveiligheid toeneemt.

Hoogeveen, 7 januari 2013  
Gerwin Lenten

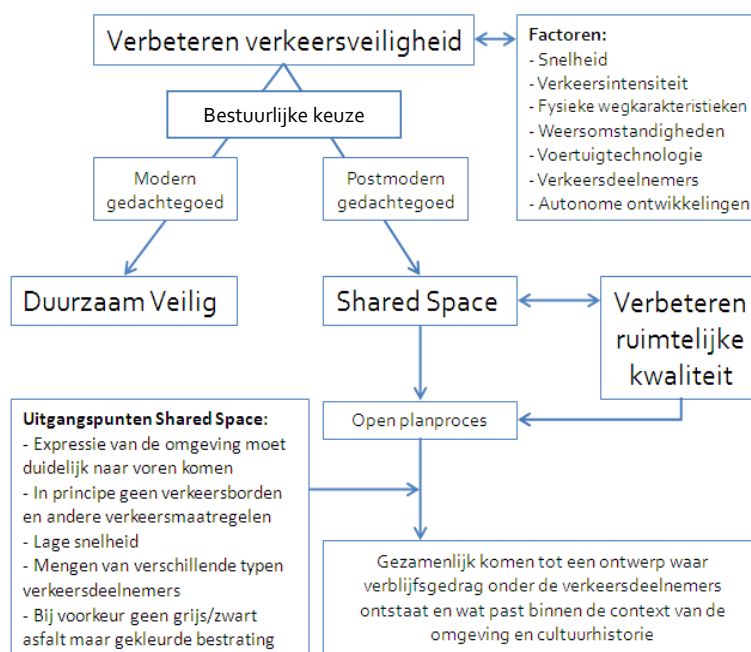


## Samenvatting

Deze masterthesis bevat een onderzoek dat ingaat op ontwerpuitgangspunten van Shared Space. De hoofdvraag luidt: *In hoeverre zijn ontwerpuitgangspunten van Shared Space herkenbaar in de praktijk?* Het onderzoek bestaat uit een literatuurstudie, locatiebezoeken waarbij tien Shared Space ontwerpen geïnterviewd zijn en vier casestudies.

Shared Space is een concept dat als reactie gezien kan worden op de verkeerstechnische inrichting van de openbare ruimte. Er werd getracht de verkeersveiligheid steeds verder te verbeteren door het toepassen van verkeersborden en -maatregelen. Hans Monderman besloot eind jaren zeventig een doorgaande weg in een dorp te verbeteren door juist alle verkeersborden- en maatregelen weg te halen. De asfaltweg maakte plaats voor een relatief smalle klinkerweg. Ondanks de onconventionele verkeersaanpassingen daalde de gemiddelde snelheid en nam het aantal verkeersongevallen af. Hans Monderman heeft dit concept verder uitgewerkt met het idee dat verkeersdeelnemers het zelf met elkaar moeten uitzoeken, dat ze door middel van oogcontact interacteren met elkaar. Zelfverantwoordelijkheid en sociaal gedrag voeren de boventoon, (verkeers)regels verdwijnen naar de achtergrond.

Binnen de literatuurstudie is het concept Shared Space en de ontwikkeling daarvan nader toegelicht. Verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit zijn tevens aan bod gekomen, omdat verbeteren van deze twee aspecten doelen zijn van Shared Space. Na analyse zijn ontwerpuitgangspunten van Shared Space gevonden, deze zijn weergegeven in het conceptueel model dat hiernaast is afgebeeld. Het conceptueel model geeft schematisch het resultaat van de literatuurstudie weer.



Op basis van de ontwerpuitgangspunten is er een beoordelingskader opgesteld. Dit kader bevat constateringsvragen opgedeeld in vier clusters waarmee tien Shared Space locaties geïnterviewd zijn. De locaties die meerdere keren voorkwamen in bronnen die tijdens de literatuurstudie bestudeerd zijn, zijn geselecteerd voor de inventarisatie. Het eerste cluster bestaat uit vragen die ingaan op hoe functies en kenmerken van de omgeving terugkomen in het ontwerp en welke materialen en objecten hiervoor gebruikt zijn. Cluster twee gaat in op de aanwezigheid van verkeersborden, -tekens en maatregelen. De maximale toegestane snelheid en de indruk van de gereden snelheid komen aan bod in cluster drie. Het laatste cluster bevat vragen over het mengingsprincipe van Shared Space, zoals of verkeersdeelnemers van elkaar gescheiden zijn.

Door het beantwoorden van de constateringsvragen en het toekennen van scores aan de verschillende clusters per bezocht Shared Space ontwerp, is er de volgende ranglijst ontstaan:

Shared Space locaties	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3	Cluster 4	Eindoordeel
Kruispunt Siegerswoude	++	++	++	++	++
Oostenburgplein, Oosterwolde	+/-	+++	++	++	++
Brink, Oosterwolde	+	++	+	++	++
Rengerslaan, Leeuwarden	++	+/-	++	++	++
Julianastraat, Dedemsvaart	++	+++	+	-	+
Prins Hendrikkade, Sneek	++	--	+	+/-	+/-
Raadhuisplein, Haren	++	--	+/-	+/-	+/-
Laweiplein, Drachten	+	--	++	+/-	+/-
De Kaden, Drachten	+	--	++	-	+/-
Rechtbankstraat, Tiel	+	---	++	--	-

Op basis van de ranglijst zijn vervolgens vier Shared Space locaties geselecteerd voor de casestudies, namelijk de twee best scorende ontwerpen en de twee slechtst scorende. Het doel van casestudies is om inzichtelijk te maken welke invloed het door Shared Space geambieerde open proces heeft op het resultaat, en daarmee dus in hoeverre de ontwerpuitgangspunten terugkomen.

Op de hoofdvraag is op basis van gehouden onderzoek het volgende antwoord te formuleren:

Het ontwerpuitgangspunt 'lage snelheid' is goed te herkennen in de praktijk. 'Bij voorkeur geen grijs/zwart asfalt' is overwegend goed te herkennen in de praktijk. In de ontwerpen waar wel gebruik gemaakt wordt van asfalt, wordt er door het ontbreken van asmarkering en stoepanden op en langs het asfalt echter geen verkeerstechnisch beeld gecreëerd. Wel zorgt asfalt voor een duidelijke weergave van de rijbaan, wat afbreuk doet aan het mengingsprincipe van Shared Space. Daarnaast blijkt het 'mengen van verschillende typen verkeersdeelnemers' en 'in principe geen verkeersborden en andere verkeersmaatregelen' samen te hangen. Uit de ranglijst blijkt dat de ontwerpen die minder goed scoren op het aantal bebording, ook minder goed scoren op het mengingsprincipe. In de helft van de Shared Space ontwerpen zijn deze ontwerpuitgangspunten echter wel goed te herkennen.

Het laatste ontwerpuitgangspunt 'expressie van de omgeving moet duidelijk naar voren komen' komt deels naar voren. Karakteristieken en andere kenmerken van de omgeving komen in alle Shared Space ontwerpen wel terug, vooral water is een bron van inspiratie. Echter de functies die de gebieden herbergen komen minder goed terug in de ontwerpen. Horecaondernemers zijn door het gebruik van terrassen nog goed te herkennen, maar andere winkels en functies zijn nauwelijks of niet zichtbaar.

De ontwerpuitgangspunten komen in de praktijk het best tot uiting in pleinachtige Shared Space ontwerpen. In deze ontwerpen zijn de verschillende verkeersdeelnemers het meest met elkaar gemengd en is er voldoende ruimte voor iedereen om zijn eigen route te bepalen en over de voorrang te 'onderhandelen'. Het laatste bevordert tevens het gewenste oogcontact wat weer eerder leidt tot socialer verblijfsgedrag.

Welke invloed het open planproces heeft dat door Shared Space geambieerd wordt, is niet direct te zeggen. Vooral omdat het Shared Space proces in geen van de casestudies volledig is toegepast. Maar het lijkt er op dat wanneer de actoren overtuigd zijn van het Shared Space concept, de ontwerputgangspunten goed overeind blijven staan in het ontwerp. Maar actoren kunnen wel degelijk invloed uitoefenen op de ontwerpen dat afbreuk doet aan de Shared Space ontwerputgangspunten. Dat betreft vooral beperking van het mengingsprincipe, waardoor soms ook voorrangregulering wordt toegepast met eventueel bijhorende bebording. Verder is tevens gebleken dat een gematigd geparticipeerd proces, dus nog niet op het niveau dat Shared Space nastreeft, niet hoeft te leiden tot beperking van Shared Space ontwerputgangspunten.

Het blijkt dat verbetering van de ruimtelijke kwaliteit meestal de aanleiding vormt om met het Shared Space concept aan de slag te gaan. De keuze of het doorgaat ligt vaak wel op verkeersveiligheidsgebied, is er de durf om op bestuurlijk niveau te kiezen (zie conceptueel model) voor het Shared Space concept in verband met de subjectieve verkeersonveiligheid en deregulering van het verkeer. Het open planproces is een stap die niet goed tot uiting komt, waardoor het gewenste eindresultaat ook niet gerealiseerd kan worden. Namelijk gezamenlijk komen tot een ontwerp waar verblijfsgedrag onder de verkeersdeelnemers ontstaat en wat past binnen de context van de omgeving en cultuurhistorie. En dan met nadruk op het begrip gezamenlijk.

Het antwoord op de hoofdvraag heeft geleid tot een aantal aanbevelingen:

- Als er voor gekozen wordt om het Shared Space concept toe te passen, moeten de ontwerputgangspunten goed gehanteerd worden;
- Verdiepend onderzoek uitvoeren naar in hoeverre het open planproces dat door Shared Space wordt geambieerd wordt toegepast in de praktijk en of Shared Space een eigen open planproces moet hebben;
- Projecten waarin het Shared Space concept wordt toegepast en daarbij die naam ook willen gebruiken, zich laten aanmelden bij een instantie zoals het Kenniscentrum Shared Space. Deze instantie kan toezien of de ontwerputgangspunten van Shared Space goed overeind blijven staan en of het Shared Space label dus terecht wordt gebruikt;
- Fundamenteel onderzoek uitvoeren naar de objectieve verkeersveiligheidseffecten van Shared Space.



# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>13</b>
1.1 Aanleiding	13
1.2 Doelstelling	14
1.3 Onderzoeksvragen	14
1.4 Onderzoeksopzet	15
1.4.1 Literatuurstudie	15
1.4.2 Beoordelingskader	16
1.4.3 Inventarisatie	16
1.4.4 Casestudies	16
1.4.5 Conclusies en aanbevelingen	16
1.5 Leeswijzer	16
<b>2. Context, verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit</b>	<b>17</b>
2.1 Planologische context	17
2.1.1 Van het modernisme naar het postmodernisme	17
2.1.2 Shared Space binnen deze context	17
2.2 Verkeersveiligheidsfactoren	18
2.2.1 Snelheid	18
2.2.2 Verkeersintensiteit	19
2.2.3 Fysieke wegkarakteristieken	19
2.2.4 Weersomstandigheden	20
2.2.5 Voertuigtechnologie	20
2.2.6 Verkeersdeelnemers	21
2.2.7 Autonome ontwikkelingen	21
2.3 Verkeersveiligheid in Nederland	22
2.3.1 Duurzaam Veilig	23
2.4 Ruimtelijke kwaliteit	25
2.4.1 Een subjectief begrip	26
2.4.2 Meetbaar	26
2.5 Conclusies	28
<b>3. Shared Space</b>	<b>29</b>
3.1 Ontstaan	29
3.2 Startpublicatie Shared Space	30

3.2.1	Verkeers- en verblijfsruimte .....	30
3.2.2	Doel Shared Space .....	30
3.2.3	Het Shared Space proces .....	31
3.2.4	Uitgangspunten .....	32
3.2.5	Conclusie .....	33
3.3	Verdere ontwikkelingen Shared Space .....	33
3.3.1	Vervolgpublicaties .....	33
3.3.2	Andere gerenommeerde bronnen .....	34
3.4	Discussies rondom Shared Space .....	35
3.4.1	Veiligheid .....	35
3.4.2	Kwetsbare verkeersdeelnemers .....	36
3.4.3	Juridische aspecten .....	36
3.5	Conclusies .....	37
3.5.1	Shared Space in relatie tot theorie .....	37
3.5.2	Ontwerpuitgangspunten Shared Space .....	38
3.5.3	Conceptueel model .....	39
<b>4.</b>	<b>Methodologie .....</b>	<b>41</b>
4.1	Vervolgstappen .....	41
4.1.1	Inventarisatie .....	41
4.1.2	Casestudies .....	42
4.2	Beoordelingskader .....	42
4.2.1	Vervolg .....	43
4.3	Doelbereiking .....	44
<b>5.</b>	<b>Inventarisatie .....</b>	<b>45</b>
5.1	De locatiebezoeken .....	45
5.1.1	Brink, Oosterwolde .....	45
5.1.2	De Kaden, Drachten .....	47
5.1.3	Julianastraat, Dedemsvaart .....	49
5.1.4	Kruispunt Siegerswoude .....	51
5.1.5	Laweiplein, Drachten .....	53
5.1.6	Oostenburgplein, Oosterwolde .....	55
5.1.7	Prins Hendrikkade, Sneek .....	57
5.1.8	Raadhuisplein, Haren .....	59
5.1.9	Rechtbankstraat, Tiel .....	61
5.1.10	Rengerslaan, Leeuwarden .....	63
5.1.11	Ranglijst .....	65



5.2	Doelbereiking.....	66
5.2.1	Verbetering openbare ruimte.....	66
5.2.2	Verbetering verkeersveiligheid.....	66
5.3	Conclusies .....	68
5.3.1	Samenvattend .....	68
5.3.2	Concluderend beeld .....	69
<b>6.</b>	<b>Casestudies .....</b>	<b>71</b>
6.1	Casestudie Siegerswoude.....	71
6.1.1	Aanleiding .....	72
6.1.2	Proces.....	72
6.1.3	Na het resultaat .....	73
6.1.4	Conclusie .....	73
6.2	Casestudie Oostenburgplein, Oosterwolde .....	74
6.2.1	Aanleiding .....	74
6.2.2	Proces.....	75
6.2.3	Na het resultaat .....	76
6.2.4	Conclusie .....	76
6.3	Casestudie de Kaden, Drachten.....	76
6.3.1	Aanleiding .....	77
6.3.2	Proces.....	77
6.3.3	Na het resultaat .....	78
6.3.4	Conclusie .....	78
6.4	Casestudie Rechtbankstraat, Tiel .....	79
6.4.1	Aanleiding .....	79
6.4.2	Proces.....	79
6.4.3	Na het resultaat .....	80
6.4.4	Conclusie .....	80
6.5	Conclusies .....	81
<b>7.</b>	<b>Conclusies en aanbevelingen.....</b>	<b>83</b>
7.1	Beantwoording deelvragen .....	83
7.2	Conclusies .....	86
7.3	Reflectie .....	87
7.3.1	Reflectie op het onderzoek .....	87
7.3.2	Reflectie op de resultaten .....	87
7.4	Aanbevelingen .....	88



# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Shared Space is nog steeds een relatief nieuw concept (CROW, 2011), dat ontwikkeld is door de Nederlandse verkeerskundige Hans Monderman (1945-2008). In de jaren zeventig was hij werkzaam als veiligheidsdeskundige voor de provincie Friesland en kreeg destijds de opdracht om de doorgaande weg van het dorp Oudehaske veiliger te maken. In plaats van de gebruikelijke verkeerskundige maatregelen te nemen zoals drempels en sluisjes, maakte Monderman van de doorgaande weg een dorpsstraat van vijf meter breed. Wegmarkeringen werden verwijderd en asfalt werd vervangen door klinkers met een laag trottoir. Ondanks de onconventionele aanpassingen daalde de gemiddelde snelheid van het verkeer en nam het aantal ongevallen af.

Hans Monderman is de Shared Space filosofie gestart met het idee dat alle verkeersdeelnemers het zelf met elkaar moeten uitzoeken. Daarbij spelen zelfverantwoordelijkheid en sociaal gedrag dus een grote rol, terwijl (verkeers)regels naar de achtergrond verdwijnen. Met als doel dat de verkeersdeelnemers alert zijn en zodoende effectiever kunnen reageren. Zoals het woord Shared Space het al zegt gebruiken alle verkeersdeelnemers dezelfde ruimte waar ze op voet van gelijkheid met elkaar interacteren. Binnen een dergelijk concept is er geen ruimte voor verkeerslichten, -borden, -markeringen, voetgangersoversteekplaatsen en trottoirbanden (Sprangers, 2007).

In de startpublicatie van Shared Space (Shared Space Instituut, 2005) wordt beschreven dat het concept streeft naar een inrichting van de openbare ruimte waarbij verkeer, verblijf en alle andere ruimtelijke functies samen in balans zijn. Verblijfsruimte wordt zo ingericht dat deze niet geïnterpreteerd wordt als verkeersruimte. De mensen op doorreis, zoals automobilisten, passen hun verkeersgedrag aan het sociale gedrag van de mensen die er verblijven aan. Het verblijfskarakter wordt versterkt door verkeer en infrastructuur in te passen in het ruimtelijk ontwerp van een plek, aangepast aan de lokale en regionale context.

Inmiddels zijn veel locaties ingericht met het concept van Shared Space, echter tot in hoeverre ze nog voldoen aan de bovenstaande basisideeën van Shared Space is nog maar de vraag. Zo stelt Methorst (2007) dat het mengingsprincipe van Shared Space niet rigide wordt toegepast. Hierbij haalt hij een van de voorbeelden van Shared Space aan, het Laweiplein in Drachten (figuur 1). Dit kruispunt is in feite gewoon een 'klassieke' rotonde waar de rijloper voor het autoverkeer gescheiden is van de ruimte voor fietsers en voetgangers. Dit geldt tevens voor de rotonde die is aangelegd aan de Rechtbankstraat in Tiel (figuur 2) waaraan het label Shared Space is komen te hangen, waar zelfs aparte fietsstroken, bebording en voetgangersoversteekplaatsen (zebrapaden) te vinden zijn. Maatregelen die volgens het Shared Space concept zoals in het begin door Hans Monderman is bedacht niet thuishoren in een dergelijk ontwerp. Shared Space staat in de praktijk volgens Methorst niet synoniem voor gedeelde en open ruimte, terwijl dat dat het basisidee is.



Figuur 1: Laweiplein, Drachten.



Figuur 2: Rechtbankstraat, Tiel.

## 1.2 Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in hoeverre de ontwerputgangspunten van Shared Space terugkomen in de praktijk. Uiteindelijk is het concept ontstaan onder de noemer om de verkeersveiligheid te verbeteren, dat de verkeersdeelnemers op basis van gelijkheid met eigen verantwoordelijkheid met elkaar interacteren. Voldoen de huidige projecten die opgeleverd zijn in Nederland volgens het Shared Space concept aan deze ontwerputgangspunten.

Na de inventarisatie van in hoeverre de ontwerputgangspunten terugkomen in de praktijk, is een logische vervolgstap om te onderzoeken hoe het komt dat ontwerputgangspunten in een bepaalde mate te herkennen zijn. En wanneer deze ontwerputgangspunten afwijken, in welke mate komt de doelbereiking van het concept in gevaar.

## 1.3 Onderzoeksvragen

Om de doelstelling van het onderzoek te kunnen verwezenlijken is er de volgende hoofdvraag opgesteld:

- *In hoeverre zijn ontwerputgangspunten van Shared Space herkenbaar in de praktijk?*

Ter ondersteuning van de beantwoording van de hoofdvraag zijn er enkele deelvragen opgesteld:

1. *Welke positie neemt Shared Space in bij de discussie over verkeersveiligheidsverbetering?*
2. *Wat waren in beginsel de ontwerputgangspunten van Shared Space?*
3. *Hoe is Shared Space door de jaren heen ontwikkeld en in hoeverre past dit nog bij de ontwerputgangspunten die in het begin zijn opgesteld?*
4. *Met welke toetsingscriteria zijn Shared Space ontwerpen te beoordelen in welke mate ze voldoen aan de ontwerputgangspunten?*
5. *In hoeverre komt de doelbereiking van het concept in gevaar als Shared Space projecten niet (geheel) voldoen aan de ontwerputgangspunten?*
6. *In welke mate kan het Shared Space proces leiden tot aanpassingen van de ontwerputgangspunten in een Shared Space ontwerp?*

De eerste deelvraag gaat in op de discussie over verkeersveiligheidsverbetering en hoe Shared Space daarbinnen te plaatsen valt. Er wordt hierbij zowel gekeken naar internationale discussies als naar wat er speelt binnen Nederland.

Deelvraag twee maakt inzichtelijk wat in het beginsel de uitgangspunten zijn geweest van Shared Space. Deelvraag drie gaat in op hoe het concept Shared Space in de loop van de tijd verder is ontwikkeld en of dit nog past bij de ontwerpuitgangspunten die in het begin zijn opgesteld.

In het kader van deelvraag vier zijn de uitgangspunten van Shared Space omgevormd tot toetsingscriteria waarmee Shared Space ontwerpen te toetsen zijn. Aan de hand van dit beoordelingskader is inzichtelijk gemaakt in hoeverre Shared Space ontwerpen voldoen aan de ontwerpuitgangspunten van Shared Space.

Deelvraag vijf gaat in op hoe erg het eigenlijk is als Shared Space projecten niet (geheel) voldoen aan de ontwerpuitgangspunten van het concept. Een project dat niet geheel voldoet aan de ontwerpuitgangspunten kan immers wel goed functioneren, de verkeersveiligheid en stedelijke kwaliteit kunnen bijvoorbeeld toegenomen zijn.

Shared Space bestaat ondertussen uit twee onderdelen, de procesmatige kant en de projectmatige kant. Deze onderdelen worden in hoofdstuk drie nader toegelicht, in ieder geval heeft de procesmatige kant invloed op het Shared Space ontwerp. Deelvraag zes gaat in op de mate waarin deze procesmatige kant leidt tot aanpassingen van de ontwerpuitgangspunten in een Shared Space ontwerp.

## **1.4 Onderzoeksopzet**

Het onderzoek is gestart met een literatuurstudie dat onder andere heeft geresulteerd in een toetsingskader. Hierna zijn Shared Space locaties bezocht die beoordeeld zijn met behulp van het toetsingskader, de inventarisatie. Vervolgens zijn er vier Shared Space locaties geselecteerd die dienen als casestudies. Al het voorgaande leidt tot conclusies van waaruit aanbevelingen worden gedaan. De verschillende onderdelen van de onderzoeksopzet worden in de volgende subparagrafen toegelicht.

### **1.4.1 Literatuurstudie**

Door de literatuurstudie zijn de eerste drie deelvragen te beantwoord en gaat eerst in op de planningtheoretische context waarbinnen Shared Space te positioneren is. Zodoende wordt inzichtelijk gemaakt in hoeverre Shared Space aansluit op de huidige gedachtegang binnen de planologie.

Shared Space is in eerste instantie ontstaan om de verkeersveiligheid te verbeteren. Welke rol dit concept speelt binnen de discussie over verkeersveiligheid, en ook wat verkeersveiligheid inhoudt, wordt door middel van wetenschappelijke literatuur en andere bronnen inzichtelijk gemaakt, zowel in internationaal als nationaal perspectief.

Tenslotte gaat de literatuurstudie in op het Shared Space concept zelf. Het ontstaan van Shared Space speelt hierbinnen een belangrijke rol, onderwerpen die hierbij meespelen is waardoor het Shared Space concept is ontstaan en met welke bedoelingen. Vervolgens wordt er een overzicht van de ontwikkelingen van het Shared Space concept verschaft en wat de actuele stand van zaken is.

#### *1.4.2 Beoordelingskader*

Met de resultaten van de literatuurstudie zal een beoordelingskader worden opgesteld. Dit kader bevat criteria waaraan Shared Space ontwerpen zouden moeten voldoen volgens de resultaten van de literatuurstudie. Dit beoordelingskader zal gebruikt worden voor het volgende onderdeel van het onderzoek, namelijk de inventarisatie. Het beoordelingskader is tevens het antwoord op deelvraag vier.

#### *1.4.3 Inventarisatie*

Na het vaststellen van het toetsingskader zullen een aantal Shared Space locaties worden bezocht. Met behulp van het beoordelingskader zullen de locaties beoordeeld worden op in hoeverre de ontwerpen van de locaties voldoen aan de ontwerpuitgangspunten van Shared Space. De locaties zijn geselecteerd op basis van het literatuuronderzoek, waar een groot aantal Shared Space locaties naar voren zijn gekomen. Er zijn tien Shared Space locaties bezocht en beoordeeld, zodat er een degelijk beeld ontstaan is van in hoeverre de ontwerpuitgangspunten van Shared Space in de praktijk terugkomen. Op basis van de inventarisatie zijn deelvraag 5 en de hoofdvraag te beantwoorden.

#### *1.4.4 Casestudies*

Nadat de Shared Space locaties beoordeeld zijn, zijn vier locaties geselecteerd voor casestudies. Dit zijn twee locaties die het hoogst gescoord hebben in het beoordelingskader en twee locaties die het laagst gescoord hebben. Deze casestudies bestaan dan uit het raadplegen van voortgangsrapportages en –verslagen en interviews met projectbetrokkenen (acht interviews in totaal), afhankelijk van de case en de daarbij beschikbare informatie. Zodoende kan er een beeld worden geschetst in welke mate het proces invloed heeft gehad op het resultaat en in welke mate de Shared Space ontwerpuitgangspunten terugkomen, waarmee een antwoord geformuleerd kan worden op deelvraag zes.

#### *1.4.5 Conclusies en aanbevelingen*

Door de beantwoording van alle deelvragen wordt er een antwoord geformuleerd op de hoofdvraag. Dit vindt plaats in de vorm van een conclusie waarin alle voorgaande onderdelen van het onderzoek en de resultaten daarvan terugkomen. Op basis van deze conclusie worden een aantal aanbevelingen gedaan voor verbetering of vervolgonderzoek.

### *1.5 Leeswijzer*

Na deze inleiding wordt in het volgende hoofdstuk de literatuurstudie behandeld. In hoofdstuk drie wordt het concept Shared Space nader toegelicht en wat de ontwikkelingen van het concept zijn geweest. De methodologie van het verdere onderzoek wordt weergegeven in het vierde hoofdstuk, daarin wordt onder andere het beoordelingskader opgesteld. In het hoofdstuk daarop wordt de inventarisatie van de verschillende Shared Space locaties gepresenteerd aan de hand van vele foto's en het beoordelingskader. Tevens wordt in dit hoofdstuk bepaald welke projecten aan bod komen in de casestudies. In de casestudies worden de gevolgde processen besproken, dit gebeurt in hoofdstuk zes. In het laatste hoofdstuk worden de deelvragen en de hoofdvraag beantwoord, waaraan conclusies worden verbonden. Vervolgens zal er een reflectie worden gegeven en aanbevelingen worden gedaan.

## 2. Context, verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit

In dit hoofdstuk wordt een deel van de resultaten van het literatuuronderzoek gepresenteerd. Hoe Shared Space gepositioneerd kan worden binnen de planologische context komt aan bod in de eerste paragraaf. Vervolgens wordt ingegaan op verkeersveiligheid, waar het Shared Space concept veel invloed op uitoefent. In paragraaf 2.2 komt aan bod welke factoren onder andere van invloed zijn op de verkeersveiligheid en welke invloed Shared Space hierop kan hebben (dit laatste gebeurt in paragraaf 3.5). Vervolgens wordt in paragraaf 2.3 kort de verkeersveiligheid in Nederland besproken. Hierbij wordt het Duurzaam Veilig programma nader omschreven, aangezien dit programma voornamelijk de inrichting van het Nederlandse wegennet momenteel bepaald. Ten slotte wordt in paragraaf 2.4 ruimtelijke kwaliteit en het meten daarvan besproken.

### 2.1 Planologische context

In deze paragraaf wordt in het kort vanuit een filosofisch perspectief gekeken naar het gedachtegoed van de planningtheorie en hoe deze veranderd is. Vervolgens wordt het Shared Space concept gepositioneerd binnen deze planningtheoretische context.

#### 2.1.1 Van het modernisme naar het postmodernisme

Na de Tweede Wereldoorlog moesten Europa en Nederland worden herbouwd en dat moest gebeuren op een snelle manier. Hiervoor is de technisch-rationale aanpak gebruikt, ook wel de blauwdrukplanning genoemd. 'Deskundigen' maakten plannen die vervolgens zo snel mogelijk uitgevoerd werden, het publiek werd niet bij het planningsproces betrokken. Deze methode is gestoeld op het gedachtegoed van de modernisten die er van uitgaan dat de wereld maakbaar is. Maar daarnaast ook op basis van wetenschappelijke kennis te controleren en beheersen is en zodoende zekerheden kan bieden (De Roo, 2007). Op basis van het voorgaande werd er ook van uitgegaan dat sociale interactie met elkaar te organiseren is (Allmendinger, 2002).

De afgelopen decennia heeft de planologie de blauwdrukplanning achter zich gelaten en daarmee grotendeels ook de technische-rationele aanpak. Tegenwoordig wordt er veelal gewerkt volgens een communicatief proces, waarbij naast deskundigen ook het publiek inbreng en medezeggenschap heeft (Allmendinger, 2002). Dit levert meer discussie op over het op te leveren resultaat wat past bij het postmoderne gedachtegoed, een reactie op het modernisme. Postmodernisten gaan er van uit dat alle feiten sociaal geconstrueerd zijn en daarmee vatbaar zijn voor twijfel en discussie. Pluriformiteit, flexibiliteit, individuele waarden en eigen verantwoordelijkheid spelen hierbij een grote rol (De Roo, 2007).

#### 2.1.2 Shared Space binnen deze context

De weginrichting is van oudsher altijd ingericht volgens vaste principes. Een rijbaan voor het autoverkeer, daarnaast fietspaden en trottoirs. In combinatie met allerlei bedachte verkeerkundige maatregelen zoals drempels, belijning, voetgangersoversteekplaatsen en striktere verkeersregels, werd getracht de verkeersveiligheid te verbeteren. Modernistische verkeerskundigen gaan er dan ook vanuit dat de verkeersveiligheid per direct verbeterd kan worden door het toepassen van eerder genoemde maatregelen.

Shared Space is echter meer gestoeld op het postmoderne gedachtegoed, doordat er meer vanuit wordt gegaan van diversiteit, flexibiliteit en individuele waarden. Hier worden verkeerskundige elementen zoveel mogelijk weggelaten, om er voor te zorgen dat verkeersdeelnemers weer met elkaar interacteren en zich niet laten leiden door (verkeers)regels. Concreet betekent dit volgens Dijkstra (2008) dat een goed ontwerp bepaald wordt door de context van een weg welke weer bepaald wordt door de verschillende gebruikers en fysieke omgeving waarin de weg gelegen is. Dit zijn waarden waar het concept Shared Space veel aan hecht (zie paragraaf 3.2).

## 2.2 Verkeersveiligheidsfactoren

Shared Space is het in het kader van het verbeteren van de verkeersveiligheid ontstaan. Verkeersveiligheid wordt voornamelijk gemeten op basis van het aantal verkeersongevallen en/of de slachtoffers die daarbij vallen, allebei met verschillende gradaties van (letsel)ernst. Op basis van deze gegevens kunnen bijvoorbeeld risicomaten worden berekend, zoals het aantal ongevallen of slachtoffers gedeeld door een bepaalde expositiegraad, zoals de afgelegde afstand (SWOV, 2011). Op basis van de verkeersongevallenregistratie wordt verkeersveiligheidsbeleid opgesteld, echter uit een recent onderzoek van Via.nl (2012) blijkt dat de verkeersongevallenregistratie een historisch dieptepunt heeft bereikt. Het blijkt dat de politie in het jaar 2011 slechts 51% van de ernstige verkeersslachtoffers (overleden of ziekenhuisopname) heeft aangeleverd voor registratie in de verkeersongevallenregistratie. Dit zou te verwijten zijn aan het feit dat het doel van de politie niet meer het opstellen van statistiek is, maar enkel het vervolgen van veroorzakers van ernstige verkeersongevallen.

Verkeersveiligheid wordt door vele factoren bepaald, de voornaamste worden in deze paragraaf besproken. Zodoende wordt een beeld gegeven van hoe complex verkeersveiligheid eigenlijk is. Daarnaast wordt in dit onderzoek onderzocht op welke factoren het concept Shared Space inspeelt en welke bijdrage dit concept levert aan verkeersveiligheid, zie paragraaf 3.5.

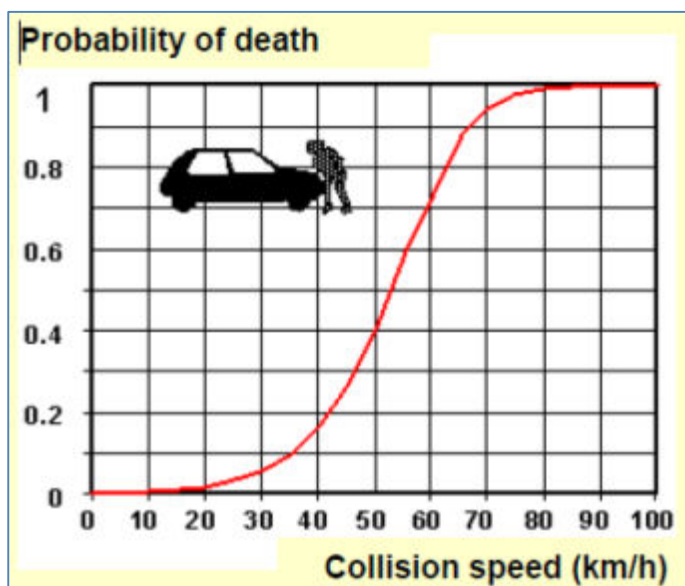
### 2.2.1 Snelheid

Snelheid wordt als een van de belangrijkste factoren gezien bij verkeersongevallen. Hoe hoger de snelheid, hoe groter de kans is om betrokken te raken bij een ongeval. Dit komt onder andere doordat er bij hogere snelheden minder tijd voor de bestuurder is om informatie te verwerken en daarop te reageren, daarnaast is de remweg langer (Aerts, 2004). Echter blijkt uit oude, maar beroemde onderzoeken zoals van Solomon (1964) en Research Triangle Institute (1970) dat er ook een verhoogd ongevalsrisico bestaat voor het autoverkeer dat veel langzamer rijdt dan het overige autoverkeer. Deze onderzoeken hebben trouwens ook geconcludeerd dat er bij veel hogere snelheden een verhoogd ongevalsrisico bestaat, wat een U-curve oplevert. De ongevallen die plaats hebben gevonden bij een lage snelheid zijn vooral ontstaan door het verrichten van bijzondere manoeuvres, zoals keren op de weg (RTI, 1970). Hiermee hangt samen dat een groter snelheidsverschil tussen verkeersdeelnemers op een wegvak ook leidt tot een hogere ongevallenfrequentie (Garber en Gadiraju, 1989). Wat tevens terug komt in een Zweeds onderzoek (Ekman en Hydén, 1999), waar geconcludeerd wordt dat voor een goede veiligheid van fietsers en voetgangers gescheiden fiets- en voetpaden vereist zijn, behalve wanneer de snelheid van het autoverkeer maximaal 30 km/u bedraagt. Dan is in combinatie met een goede weginrichting waar gelegenheid wordt gegeven tot interactie tussen verkeersdeelnemers een goede veiligheid te



creëren voor fietsers en voetgangers. Volgens Ekman en Hydén (1999) begint de verhoging van verkeersveiligheid met een lagere snelheid van het autoverkeer.

Naast dat snelheid invloed heeft op het ontstaan van ongevallen, speelt snelheid ook een grote rol in de afloop daarvan. Hoe hoger de snelheid, hoe hoger de botsnelheid, hoe hoger de letselernst (Beusen en Denys, 2008). Door Ashton en Mackay (1979) is de invloed van snelheid op de afloop van een aanrijding tussen een auto en voetganger onderzocht, zie figuur 3. Bij een botsnelheid van 30 km/u heeft de voetganger 95% kans om het ongeval te overleven, bij 50 km/u (de algemene maximale snelheid binnen de bebouwde kom) is dit al gereduceerd tot 60%. Hier komen de gevolgen van 'slechts' 10 km/u te snel rijden ook naar voren, want bij 60 km/u is de overlevingskans van de voetganger slechts 30%. Tot 30 km/u is er dan ook volgens onder andere Dijkstra (2008) en de SWOV (2010b) een veilige leefomgeving te creëren voor mensen.



Figuur 3: Verband tussen botsnelheid auto en voetganger en de kans op overlijden. (Bron: SWOV, 2009)

### 2.2.2 Verkeersintensiteit

Over het verband tussen verkeersintensiteit en de kans op een ongeval is nog relatief weinig bekend, maar Aerts (2004) stelt dat bij een grotere verkeersintensiteit het aantal potentiële conflictsituaties tussen voertuigen toeneemt. Dit komt doordat er per voertuig minder ruimte beschikbaar is om fouten of fouten van anderen op te vangen zonder dat dit tot ongevallen leidt.

Wel is onderzocht dat een lagere verkeersintensiteit leidt tot meer enkelvoudige ongevallen (RTI, 1970). Bij een dergelijke verkeersintensiteit zijn bestuurders geneigd om sneller te rijden, waardoor ze een hogere kans hebben om de macht over het stuur te verliezen. Bij een hogere verkeersintensiteit vinden er meer ongevallen tussen voertuigen plaats. Als aanvulling wijst Baruya (1998) er op dat de ongevalsfrequentie minder snel stijgt naarmate de verkeersintensiteit toeneemt.

### 2.2.3 Fysieke wegkarakteristieken

Hoewel blijkt dat een hogere snelheid leidt tot een hoger ongevalsrisico (zie paragraaf 2.2.1) gaat dit lang niet altijd op. Zo hebben autosnelwegen het laagste ongevalsrisico per gereden

voertuigkilometers, terwijl daar met hoge snelheden gereden wordt. Daarmee hangt samen dat een snelheidsmaatregel binnen de bebouwde kom meer invloed heeft op het ongevalsrisico dan op een autosnelweg. Volgens Beusen en Denys (2008) is dit te verklaren doordat de complexiteit van de weg- en verkeersomgeving binnen de bebouwde kom veel groter is dan daarbuiten. Er vinden veel meer ontmoetingen plaats tussen allerlei typen verkeersdeelnemers vanuit verschillende richtingen, daardoor is er sprake van minder voorspelbaar gedrag.

Standaardisering van wegen roept een bepaald verwachtingspatroon bij de verkeersdeelnemers. Wanneer iemand afwijkt van dit verwachtingspatroon kunnen de gevolgen fataal zijn, want volgens Summala (1988) is de reactietijd van een persoon onder andere afhankelijk van het verwachtingspatroon. Mocht er onverwachts een fietser oversteken, dan heeft de bestuurder in dat geval een langere reactietijd nodig waardoor de kans dat de fietser wordt aangereeden toeneemt. Volgens Dijkstra (2008) en het Shared Space Instituut (2005) benoemen tevens dat bij een uniforme weginrichting de context van de omgeving ontbreekt, terwijl de inrichting van de openbare ruimte moet aangeven welk verkeersgedrag gewenst is. Wanneer deze context ontbreekt, moeten automobilisten zich richten op verkeersborden en andere verkeerstekens om te achterhalen welk verkeersgedrag gewenst is.

#### 2.2.4 *Weersomstandigheden*

Iets wat niet te regelen valt, zijn de weersomstandigheden. Terwijl dezen wel een dergelijk groot effect hebben op de verkeersveiligheid. Zo is er geconstateerd dat er een verband bestaat tussen slecht weer en de kans op ongevallen (Hogema, 1996; Maze et al., 2006). Oorzaken hiervan zijn verminderd zicht bij neerslag en verminderde frictie als gevolg van een nat wegdek, waardoor de remweg van voertuigen toeneemt. In een Zwitsers onderzoek is geconcludeerd dat het ongevalsrisico op autosnelwegen tijdens regen overdag vijf keer zo hoog is als bij droog weer, bij regen in de nacht is dit risico zelfs ruim elf keer groter dan bij droog weer (Thoma, 1993). Uit Nederlands onderzoek blijkt dat er tijdens regenval een toename is van het aantal auto-ongevallen op rijkswegen van tussen de 35 en 182% (Stiers, 2005).

Naast regenval zijn er nog meer weersomstandigheden die invloed uitoefenen op de verkeersveiligheid, zoals mist, laagstaande zon, harde wind, sneeuw, ijzel en hitte (SWOV, 2012). Naar deze factoren is minder onderzoek gepleegd dan naar de invloed van regenval op de verkeersveiligheid. Wel blijkt uit onderzoek dat ijzel logischerwijs leidt tot langere remwegen van voertuigen. Maar ook hitte zorgt er voor dat banden minder grip kunnen hebben. Opgewarmde wegdekken kunnen trouwens tijdens het koelen gaan scheuren, wat kan leiden tot onverwachte bewegingen van voertuigen (Denys, 2006).

#### 2.2.5 *Voertuigtechnologie*

De ontwikkeling van autotechnologie helpt ook mee aan de verkeersveiligheid. Zo helpen systemen als ABS en ESP mee om auto's op de weg te houden bij stevig remmen en glad wegdek. Verbeterde kooiconstructies en airbags leveren een bijdrage aan beperking van lichamelijk letsel mocht er toch een ongeval gebeuren. Hoewel het gunstig is voor de verkeersveiligheid dat auto's veiliger worden, is hierbij ook een negatieve trend zichtbaar, namelijk dat bestuurders zich veiliger wanen dan daadwerkelijk het geval is (Beusen en Denys, 2008). In de volgende paragraaf komt dit aspect aan bod.

### 2.2.6 Verkeersdeelnemers

De meeste ongevallen ontstaan door menselijk falen (CROW, 2008). Dit hangt vaak samen met voorgenoemde factoren, waarbij snelheid direct een gevolg is van hoe diep de automobilist het gaspedaal intrapt. De rijbekwaamheid van bestuurders wordt beïnvloed door vermoeidheid, drugs-, alcohol- en medicijngebruik, wat langere reactietijden bewerkstelligd (Beusen en Denys, 2008).

Maar in het kader van dit onderzoek is het interessanter om te kijken naar de risicoperceptie dat verkeersdeelnemers hebben en hoe ze hierop handelen in de vorm van risicocompensatie. Deelname aan het verkeer brengt een bepaald risico met zich mee, dit is een objectief risico dat uitgedrukt kan worden in een kans op een ongeval. Volgens de SWOV (2012) komt het objectieve risico vaak niet overeen met het subjectieve risico. Dit is de beleving van het risico door de weggebruiker, oftewel risicoperceptie. Risicoperceptie heeft een positieve uitwerking op de verkeersveiligheid, verkeersdeelnemers zullen hun gedrag aanpassen om zich weer veilig te voelen. Maar dit kan ook andersom plaatsvinden. Auto's worden bijvoorbeeld steeds stiller, veiliger en hebben een betere wegligging, daardoor kan de bestuurder zich veiliger wanen dan daadwerkelijk het geval is. Hij past dan een verkeersgedrag toe wat objectief als onveilig wordt gezien, maar hij ervaart dit niet zo waardoor hij zijn gedrag niet aanpast (Beusen en Denys, 2008). Voetgangersoversteekplaatsen (zebrapaden) kennen een zelfde soort effect. Uit onderzoek (Hydén, 2006) blijkt dat overstekende mensen zich veilig wanen op een voetgangersoversteekplaats, terwijl voetgangers objectief gezien 2,5 meer kans hebben om aangereden te worden op zulke oversteekplaatsen dan op niet gemarkeerde oversteekplaatsen. Dijkstra (2008) gaat hierbij ook in op het concept Duurzaam Veilig (zie 2.3.1), waar wegen uniform worden ingericht, zodat verkeersdeelnemers weten wat ze kunnen verwachten. Hierdoor hebben deze verkeersdeelnemers een lage risicoperceptie (subjectieve veiligheid), waardoor ze hun verkeersgedrag onvoldoende aanpassen op andere (onverwachte) omstandigheden waardoor het risico op een ongeval kan toenemen (objectieve veiligheid).

Naast verkeersgedrag spelen er ook nog een aantal fysieke kenmerken van de verkeersdeelnemers mee. Ouderen (65-74 jaar) hebben een groter overlijdensrisico, twee keer zo hoog als die voor de groep 30-64 jaar. Voor ouderen vanaf 75 jaar is het risico zelfs achter keer zo hoog. Dit komt met name doordat ouderen fysiek kwetsbaarder zijn dan jongere verkeersdeelnemers, maar ook functiebeperkingen zoals trager informatie verwerken, minder dingen tegelijk kunnen verwerken en minder flexibiliteit in de nek en het lichaam spelen een rol (CROW, 2008).

### 2.2.7 Autonome ontwikkelingen

Dan zijn er factoren te benoemen die wel invloed hebben de verkeersveiligheid, maar niet of zeer weinig beïnvloedbaar zijn. Onder andere de bevolkingssamenstelling en de verbeterde gezondheidszorg. Deze verkeersveiligheidsfactoren worden in deze paragraaf behandeld binnen de Nederlandse context.

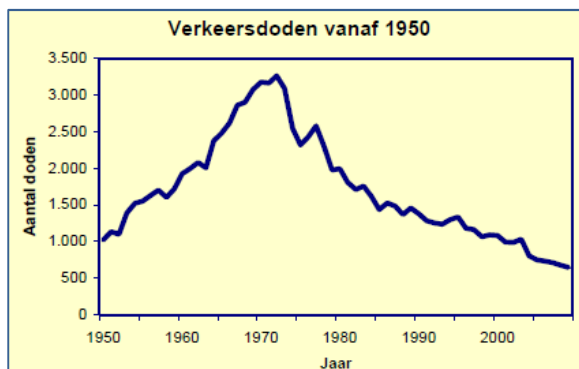
In de vorige paragraaf is al benoemd dat ouderen in het verkeer een veel hoger overlijdensrisico hebben dan andere leeftijdsgroepen die deelnemen aan het verkeer. De vergrijzing neemt de komende jaren enorm toe, van 2,37 miljoen 65-plussers in 2007 (14,5%) tot een aantal van 3,38 miljoen in 2020 (19,6%). Volgens het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009) heeft deze ontwikkeling een negatief effect op de verkeersveiligheidscijfers.

Kinderen en beginnende autobestuurders hebben ook een verhoogd risico om te betrokken raken bij een ongeval. Deze groepen zullen juist in de komende jaren afnemen, wat een gunstig effect kan hebben op de verkeersveiligheidscijfers. Echter wegen deze gunstige ontwikkelingen volgens het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009) niet op tegen de negatieve ontwikkelingen die ontstaan door de vergrijzing. Per saldo komt het er op neer dat de er de komende jaren een negatieve ontwikkeling plaats vindt van de verkeersveiligheidscijfers door de bevolkingssamenstelling, veroorzaakt door de vergrijzing van de Nederlandse samenleving.

De verbeterde gezondheidszorg speelt ook een rol in de meting van de verkeersveiligheid. Door de verbetering en de maximale duur van ambulanceritten worden slachtoffers van verkeersongevallen sneller geholpen. Hierdoor neemt de kans om een ongeval te overleven toe (Wee en Annema, 2009).

### 2.3 Verkeersveiligheid in Nederland

Met de toenemende automobilititeit in Nederland vanaf de jaren vijftig steeg ook het aantal verkeersslachtoffers. Mobiliteit en verkeersveiligheid zijn dan ook onlosmakelijk met elkaar verbonden, immers hoe vaker en langer er gereisd, hoe meer men blootgesteld wordt aan (potentieel gevaarlijk) verkeer en hoe meer ontmoetingen er zijn tussen verkeersdeelnemers (SWOV, 2010a). In figuur 4 is een grafiek opgenomen van het aantal verkeersdoden vanaf de jaren vijftig, waar duidelijk te zien is dat met de toenemende mobiliteit vanaf de jaren vijftig ook het aantal verkeersdoden steeg. Tot aan de jaren zestig bestond het aantal verkeersdoden voornamelijk uit voetgangers en fietsers, vooral kinderen en ouderen. Vanaf begin jaren zestig wordt het aantal verkeersdoden steeds meer gedomineerd door auto-inzittenden (SWOV, 2007).



Figuur 4: Verkeersdoden in Nederland. (Bron: SWOV, 2010a)

Vanaf de jaren zeventig daalt het aantal verkeersdoden sterk. Dit komt vooral dat de overheid in de periode 1973-1985 heeft ingezet op het nemen van verkeersordenende maatregelen. Autosnelwegen zijn in rap tempo aangelegd en tevens nam het aantal vrijliggende fietsvoorzieningen toe, waarmee de kans op conflicten tussen verschillende typen verkeersdeelnemers sterk is afgenomen. Na deze periode zijn betrekkelijk weinig ingrijpende verkeersordenende maatregelen genomen, hoewel in de laatste jaren nog wel is ingezet op tijdelijke inhaalverboden voor het vrachtverkeer en doelgroepstroken (CROW, 2008).

Naast de verkeersordenende maatregelen zijn er in de jaren zeventig ook een aantal verkeersveiligheidsmaatregelen genomen. Zo is de draagplicht van gordels en helmen ingevoerd, er zijn snelheidslimieten ingesteld voor wegen buiten de bebouwde kom, de wettelijke alcohollimiet

heeft zijn intrede gedaan en er zijn woonerven gerealiseerd. Verder werkte de auto-industrie hard aan de verbetering van de autoveiligheid.

In de jaren tachtig hebben de verkeersveiligheidsmaatregelen vooral op bestuurlijk niveau plaatsgevonden. De regionale en lokale overheden werden gestimuleerd om zich meer in te spannen voor de verkeersveiligheid, in deze periode zijn bijvoorbeeld de Regionale en de Provinciale Organen voor de Verkeersveiligheid opgericht. Verdere concrete maatregelen bestonden uit de invoering van de ademanalyse als bewijs voor alcoholgebruik, mogelijkheid voor de politie om via kenteken te bekeuren en er zijn voor het eerst in 1987 kwantitatieve doelstellingen voor de verkeersveiligheid vastgesteld. Daarnaast nam de botsveiligheid van auto's ook steeds verder toe.

Begin jaren negentig bleek dat het verkeer nog maar weinig veiliger werd en er een meer structurele aanpak was vereist om de doelstellingen qua verkeersslachtoffers te behalen. Hiervoor is het programma 'Duurzaam Veilig' geïntroduceerd, dat grote invloed heeft gehad op de inrichting van het Nederlandse wegennet. Deze visie is de rode draad voor theoretische inzichten in het huidige Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid (CROW, 2008) en wordt in de volgende paragraaf nader toegelicht.

Helaas is in 2011 een einde gekomen aan de positieve dalende trend, want in dat jaar zijn meer mensen omgekomen in het verkeer dan in het jaar ervoor. In 2010 waren 640 dodelijke verkeersslachtoffers te betreuren, in 2011 is dit toegenomen met 3,3% tot 661 dodelijke verkeersslachtoffers. De toename is geheel te verwijten aan de toename van ouderen in het verkeer, want in 2010 waren er 209 65-plussers dodelijk verongelukt en dit is toegenomen tot 269 verongelukte 65-plussers in 2011 (Rijksoverheid, 2011). Dit ligt ook in lijn met wat er behandeld is in paragraaf 2.2.7. Aanvullende maatregelen zijn nodig en de Rijksoverheid gaat hier verder onderzoek naar doen, want het doel is om in het jaar 2020 maximaal 500 verongelukte verkeersslachtoffers te hebben.

### 2.3.1 *Duurzaam Veilig*

Het Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig is in december 1997 aangenomen om zodoende de doelstellingen die voor 2010 waren opgesteld (-50% verkeersdoden en -40% ziekenhuisgewonden ten opzichte van 1986) te kunnen behalen. In plaats van de toen gebruikelijke curatieve benadering draait Duurzaam Veilig om het voorkomen van ongevallen en waar dat niet kan de kans op letsel zo goed als uitsluiten. Hierbij dient de aanpak 'de mens als maat' als basis die uitgaat van de fysieke kwetsbaarheid van mensen. Daarnaast van wat mensen kunnen en van wat ze willen, mensen maken nu eenmaal fouten en zijn niet altijd bereid zich aan de verkeersregels te houden (SWOV, 2005). Duurzaam Veilig richt zich er op om fouten en overtredingen minder gemakkelijk te laten optreden of de consequenties ervan op te vangen. De uitgangspunten van Duurzaam Veilig zijn dan ook (CROW, 2008):

- het voorkomen van (ernstige) ongevallen en daar waar dat niet kan het nagenoeg uitsluiten van de kans op ernstig letsel;
- de mens als maat der dingen vanuit diens cognitieve kwaliteiten en beperkingen (zoals feilbaarheid en overtredingsgedrag) en fysieke kwetsbaarheid;

- de integrale aanpak van op menselijke maat afgestemde elementen mens – voertuig – omgeving;
- de proactieve aanpak van hiaten in het verkeerssysteem.

Deze uitgangspunten hebben geleid tot vijf duurzaamveiligprincipes (SWOV 2005):

- functionaliteit van wegen;
- homogeniteit van massa's en/of snelheden en richting;
- vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling;
- herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van het wegverloop en het gedrag van weggebruikers;
- statusonderkenning door de verkeersdeelnemer.

#### *Functionaliteit*

Door de visie Duurzaam Veilig is de categorisering van wegen geïntroduceerd, de essentie hiervan is dat elke weg een functie krijgt toegewezen. Er zijn drie hoofdcategorieën te onderscheiden: stroomwegen (stromen - autosnelwegen en autowegen), gebiedsontsluitingswegen (stromen op wegvakken en uitwisselen op kruispunten - hoofdwegen) en erftoegangswegen (uitwisselen - woonstraten). Een Duurzaam Veilig netwerk is ingericht volgens deze categorieën (CROW, 2011).

#### *Homogeniteit*

Duurzaam Veilig streeft naar gelijkheid tussen het verkeer in massa, in snelheid en in richting. Dat houdt in dat verkeerssoorten met grote verschillen in massa, snelheid en richting fysiek van elkaar gescheiden dienen te worden. Wanneer fysieke scheiding niet mogelijk of wenselijk is, bijvoorbeeld op gelijkvloerse kruispunten en in verblijfsgebieden, moet de weginrichting een lage snelheid oproepen, met voorkeur zonder het gebruik van aanvullende verkeerskundige maatregelen zoals drempels (CROW, 2011).

#### *Vergevingsgezindheid*

Het principe vergevingsgezindheid heeft zowel een fysieke betekenis als een sociale betekenis. Vanuit de fysieke betekenis gezien houdt vergevingsgezindheid in dat de omgeving zo is ingericht dat eventuele verkeersongevallen zo gunstig mogelijk aflopen. Een voertuig dat van de weg raakt zou geen obstakels mogen raken met ernstig letsel als gevolg. Het voertuig zelf moet ook bescherming bieden aan zowel de inzittenden als de eventuele botspartner, bijvoorbeeld een tweede auto of fietser (CROW, 2011). De sociale betekenis van vergevingsgezindheid gaat in op het anticiperen van de meer bekwaamere verkeersdeelnemers. De bekwaamere verkeersdeelnemers moeten ruimte bieden aan minder bekwame verkeersdeelnemers om fouten te kunnen maken, zonder dat dit gelijk resulteert in een ongeval (SWOV, 2005).

#### *Herkenbaarheid*

Binnen Duurzaam Veilig moeten weggebruikers weten wat voor verkeersgedrag er van hen verwacht wordt en wat ze van anderen kunnen verwachten. Verder moet het verloop van de weg duidelijk en voorspelbaar zijn. Hiertoe is het belangrijk de weg en de omgeving herkenbaar en gelijksoortig in te richten, zodanig dat mensen juiste verwachtingen hebben en er zich naar gedragen (CROW, 2011)

### *Statusonderkenning*

Statusonderkenning doelt op het vermogen van de verkeersdeelnemer om zijn eigen rijbekwaamheid voor de uitvoering van de rijtaak goed te kunnen inschatten (CROW, 2011), zodoende kunnen verkeersdeelnemers zelf beslissen of ze aan het verkeer kunnen deelnemen of niet, of dat ze met een andere vervoerswijze moeten deelnemen aan het verkeer (bijvoorbeeld bij drankgebruik)(SWOV, 2005).

### *Resultaat*

In de periode 1998-2007 zijn er veel maatregelen in het kader van Duurzaam Veilig ondernomen en gerealiseerd. Het gehele wegennet van Nederland is gecategoriseerd in stroom-, gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen. Verder is de handhaving toegenomen op een aantal speerpunten in combinatie met educatie, de speerpunten zijn het gordel-, helm- en alcoholgebruik en rood verkeerslicht- en snelheidsovertredingen. Onder andere door deze inspanningen is de verkeersveiligheid toegenomen, zowel het aantal verkeersdoden als het overlijdensrisico is in de periode 1998-2007 sterker gedaald dan in de periode ervoor. Dit heeft geresulteerd in een daling van 300 tot 400 verkeersdoden in 2007, over de hele periode 1998-2007 zijn volgens de SWOV (2009) maar liefst 1600 tot 1700 verkeersdoden bespaard.

### *Discussiepunten*

Het Duurzaam Veilig concept krijgt weinig kritiek te verwerken. De kritiek die er is (SWOV, 2005) gaat in principe alleen over de uitvoering van de invoering van Duurzaam Veilig. Shared Space (2005) geeft met hun publicaties in feite indirect kritiek op Duurzaam Veilig. Deze punten zullen in het volgende hoofdstuk uitgebreid aan bod komen, maar hier zullen ze alvast kort besproken worden.

Waar in Duurzaam Veilig onder andere het scheiden van verschillende verkeerssoorten centraal staat, geeft Shared Space aan dat wanneer verschillende typen verkeersdeelnemers van elkaar gescheiden zijn, ze niet meer letten op andere verkeersdeelnemers. Aangezien iedereen in dat geval toch zijn eigen rijbaan of strook heeft, met andere verkeersdeelnemers hoeft in dat geval geen of weinig rekening gehouden te worden.

Verder streeft Duurzaam Veilig herkenbaarheid na, in combinatie met de verschillende wegcategorieën. Uniformiteit leidt volgens Shared Space tot onachtzaamheid, de verkeersdeelnemers denken te weten wat hun te verwachten staat en verwachten niet meer het onverwachte. Dit leidt tot minder oplettendheid. Daarnaast leidt uniformiteit tot anonieme plekken, de plekken zelf vertellen het gewenste gedrag niet meer. Wegmarkering en verkeersborden zijn dan vereist.

## **2.4 Ruimtelijke kwaliteit**

In het volgende hoofdstuk zal blijken dat Shared Space niet alleen doelt op een betere verkeersveiligheid, maar ook op een betere ruimtelijke kwaliteit. Dit laatste aspect is volgens Methorst (2007) juist de voornaamste reden dat Shared Space projecten tegenwoordig worden opgestart, om de lelijkheid van (verkeerstechnische) plekken aan te pakken. In deze paragraaf wordt een korte toelichting gegeven op het begrip ruimtelijke kwaliteit.



### 2.4.1 Een subjectief begrip

Ruimtelijke kwaliteit is een subjectief begrip, aangezien iedereen een andere waarde hecht aan een plek. Volgens Duineveld (2002) bestaat een dergelijke kwaliteit dan ook niet, het is een interpretatie van groepen mensen die kan verschillen met die van andere groepen mensen. Om tot een goede ruimtelijke kwaliteit te komen in een gebied, moeten de gebruikers ervan betrokken worden bij het ontwerpproces. Zodoende kunnen ze hun interpretaties van het gebied naar voren brengen en daarnaast wat voor waarden zij aan het gebied toekennen, zodoende kan een gedragen ruimtelijke kwaliteit voor de voornaamste gebruikers worden gerealiseerd.

### 2.4.2 Meetbaar

Hoewel ruimtelijke kwaliteit voor iedereen verschilt, zijn er diverse studies uitgevoerd om ruimtelijke kwaliteit meetbaar te maken. Zo heeft Augé (1995) dit gedaan door het begrip non-places te introduceren. Een non-place is ingericht als een uniforme plek om een bepaald doel na te streven, zoals transport waarmee een verkeerstechnische inrichting ontstaat. Een place is een ingerichte locatie die een relatie heeft met de omgeving waarin een link te zien is met het verleden en daardoor een eigen identiteit heeft. Een non-place heeft deze eigenschappen dus niet. Dit is verder uitgewerkt door Ritzer (2007) in het Something-nothing continuüm. Om het verschil aan te duiden tussen places en non-place gebruikt hij vijf verschillende dimensies, afgebeeld in figuur 5.

Dimension	Something (place)	(non-place) Nothing
Complexity	Unique (one of a kind)	Generic (interchangeable)
Spatial	Local geographic ties	Lack of local ties
Temporal	Specific to the times	Time-less
Human	Humanized	Dehumanized
Magical	Enchanted	Disenchanted

Figuur 5: Het something-nothing continuüm van Ritzer. (Bron: Dijkstra, 2008)

De dimensies spreken voor zich zelf, alleen de dimensie 'magical' vergt nog enige uitleg. Bij magical gaat het erom in hoeverre een persoon zich kan identificeren met de plek, of de plek iets los maakt bij de gebruikers. Ten opzichte van de overige dimensies die relatief eenvoudig kwantificeerbaar zijn, is magical een subjectieve dimensie en daarmee wederom lastig te meten.

Een andere methode om de ruimtelijke kwaliteit te meten is die van de Deen Jan Gehl (2006), de 12 kwalitatieve criteria. Deze methode richt zich vooral op mensen in verblijfsruimtes en is verdeeld in drie criteriagroepen: protection, comfort en enjoyment (zie figuur 6 op de volgende pagina).

Protection gaat vooral in op het beschermen van de mensen in een openbare ruimte tegen verkeersonveiligheid, criminaliteit en vervelende weersomstandigheden. De ruimtes moeten verkeersveilig zijn, maar daarnaast ook levendig om criminaliteit tegen te gaan. Plekken voelen volgens Gemzøe (2006) veilig aan door te zorgen voor functiemenging, zodat er op verschillende momenten van de dag mensen op straat zijn.

De groep comfort bestaat uit criteria die ingaan op de kwaliteit van een locatie op het gebied van lopen en verblijven. De locatie moet mensen uitnodigen om te verblijven, te kijken, gesprekken op te starten en activiteiten te ondernemen. Hierbij worden ook praktische dingen beoordeeld zoals geen in de weg staande obstakels en mogelijkheden om te gaan zitten.



## DESIGNING / DETAILING THE PUBLIC SPACES A KEY WORD LIST

<b>P R O T E C T I O N</b>	<p><b>1. Protection against Traffic &amp; Accidents</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- traffic accidents</li> <li>- fear of traffic</li> <li>- other accidents</li> </ul>	<p><b>2. Protection against crime &amp; violence (feeling of safety)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lived in / used</li> <li>- streetlife</li> <li>- streetwatchers</li> <li>- overlapping functions - in space &amp; time</li> </ul>	<p><b>3. Protection against unpleasant sense experiences</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wind / draft</li> <li>- rain / snow</li> <li>- cold / heat</li> <li>- pollution</li> <li>- dust, glare, noise</li> </ul>
<b>C O M F O R T</b>	<p><b>4. Possibilities for WALKING</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- room for walking</li> <li>- untying layout of streets</li> <li>- interesting facades</li> <li>- no obstacles</li> <li>- good surfaces</li> </ul>	<p><b>5. Possibilities for STANDING / STAYING</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- attractive edges</li> <li>- »Edgeeffect«</li> <li>- defined spots for staying</li> <li>- supports for staying</li> </ul>	<p><b>6. Possibilities for SITTING</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zones for sitting</li> <li>- maximizing advantages primary and secondary sitting possibilities</li> <li>- benches for resting</li> </ul>
	<p><b>7. Possibilities to SEE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- seeing-distances</li> <li>- unhindered views</li> <li>- interesting views</li> <li>- lighting (when dark)</li> </ul>	<p><b>8. Possibilities for HEARING / TALKING</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- low noise level</li> <li>- bench arrangements</li> <li>- »talkscapes«</li> </ul>	<p><b>9. Possibilities for PLAY / UNFOLDING / ACTIVITIES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- invitation to physical activities, play, unfolding &amp; entertainment - day &amp; night and summer &amp; winter</li> </ul>
<b>E N J O Y M E N T</b>	<p><b>10. Scale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dimensioning of buildings &amp; spaces in observance of the important human dimensions related to senses, movements, size &amp; behaviour</li> </ul>	<p><b>11. Possibilities for enjoying positive aspects of climate</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sun / shade</li> <li>- warmth / coolness</li> <li>- breeze / ventilation</li> </ul>	<p><b>12. Aesthetic quality / positive sense-experiences</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- good design &amp; good detailing</li> <li>- views / vistas</li> <li>- trees, plants, water</li> </ul>

Figuur 6: De 12 kwalitatieve criteria voor openbare ruimtes. (Bron: Gemzøe, 2006)

De laatste groep criteria is enjoyment wat vooral ingaat op de vormgeving van de locatie en welke materialen die daar bij gebruikt zijn. Daarnaast of de aanwezige mensen kunnen genieten van positieve weersomstandigheden.

## 2.5 Conclusies

Er is een verschuiving binnen de planologie te zien van een modernistische naar een postmodernistische aanpak. Dit omdat gebleken is dat de wereld niet maakbaar is volgens vaste principes, communicatieve processen om tot een resultaat te komen spelen steeds een grotere rol. Dit is in lijn met het concept Shared Space, want het resultaat van Shared Space wordt gevormd door een open, communicatief planproces.

Verkeersveiligheid wordt door tal van factoren bepaald. Omdat de verkeersveiligheid begin jaren negentig maar weinig verbeterde in Nederland, is het programma Duurzaam Veilig opgestart. Deze aanpak gaat uit van de beperkingen van de mens en richt zich er op om ongevallen te voorkomen en waar dat niet kan, het ontstaan van letsel uit te sluiten. Een modernistische aanpak op basis van goed ingerichte wegen en bijhorende verkeersmaatregelen.

Twee grote factoren die een rol spelen bij verkeersveiligheid, zijn snelheid en de verkeersdeelnemers zelf. Snelheid is vaak afhankelijk van de verkeersdeelnemer, aangezien die de snelheid van zijn vervoersmiddel bepaald. Snelheid is onder andere afhankelijk van de risicoperceptie van de verkeersdeelnemer, oftewel de subjectieve veiligheid. Als deze geen gevaar verwacht, zal hij een hogere snelheid hanteren dan hij dat wel doet. Dit kan voorkomen terwijl hij objectief gezien wel een gevaar loopt of vormt voor anderen in het verkeer. Interactie tussen verschillende typen verkeersdeelnemers moet bij voorkeur gebeuren bij snelheden onder de 30 km/u.

Ruimtelijke kwaliteit is een subjectief begrip, ieder mens geeft een eigen interpretatie en waarde aan een locatie. Er zijn wel meetmethoden aanwezig om een objectief waardeoordeel over de ruimtelijke kwaliteit van een plek te kunnen geven.

## 3. Shared Space

In dit hoofdstuk zal het concept Shared Space helemaal ontleed worden. Het ontstaan van het concept zal worden beschreven en hoe dit concept door de jaren heen is ontwikkeld. Centraal hierbij staan de uitgangspunten van Shared Space, en of deze door de loop van de jaren veranderd zijn of juist naar de achtergrond zijn verdwenen.

### 3.1 Ontstaan

Het Shared Space concept is ontwikkeld door Hans Monderman, zoals aangegeven in het eerste hoofdstuk. Als veiligheidsdeskundige, werkzaam bij de provincie Friesland, kreeg hij eind jaren zeventig de opdracht om de doorgaande weg in het dorp Oudehaske veiliger te maken. Normaal zouden hiervoor de gebruikelijke verkeerskundige maatregelen voor worden toegepast, zoals verkeerssluisjes, chicanes en fietspaden (de verkeersdrempel was toen nog niet bedacht). Maar hier was geen ruimte voor. Daartoe besloot Hans Monderman juist alle toen aanwezige verkeersmaatregelen weg te halen, zoals verkeersborden en belijning. De straat werd versmald naar een dorpsweg bestaande uit klinkers van vijf meter breedte plus molgoot en de trottoirs zijn aangelegd met een gering hoogteverschil van vijf centimeter. Ondanks de onconventionele verkeersaanpassingen daalde de gemiddelde snelheid van het verkeer en nam het aantal ongevallen af (Sprangers, 2007).

Zoals aangegeven zouden dergelijke opgaven worden aangepakt met conventionele verkeersmaatregelen, eind jaren zeventig maakten – meer nog dan nu – verkeerskundigen de dienst uit in het verkeer. Voor hen was het verkeer het uitgangspunt, doorstromen en snelverkeer speelden belangrijke rollen. Het verkeerssysteem moest in principe helemaal geïsoleerd zijn van de rest van de samenleving, zoals bij snelwegen het geval is. Het verkeerssysteem bestaat dan ook vrijwel helemaal uit verkeersregels, met het idee als iedereen zich aan de verkeersregels houdt het niet mis kan gaan. Gaat het toch fout, dan laten de verkeerskundigen door middel van een verkeersbord te plaatsen het verkeerssysteem nog duidelijker gelden. Volgens Hans Monderman sluiten die regels maar zelden aan wat mensen normaal vinden, als voorbeeld gaf hij (Sprangers, 2007): “Als ik op een gewone dag in mijn auto bij een kruispunt aankom en er komt een fiets van links, heb ik voorrang. Dat spreekt vanzelf. Maar als ik in de stromende regen bij datzelfde kruispunt aankom en van links komt een oude dame op een fiets, of een moeder met een kindje voorop en een achterop, ben ik van nature geneigd die voorrang te geven. Maar als ik dat doe, loop ik het risico dat ik word aangereden door de auto achter mij, die zich star aan de regels houdt. Zo wil je toch niet met elkaar omgaan?”

Hans Monderman is de Shared Space filosofie verder gaan uitwerken met het idee dat alle verkeersdeelnemers het zelf met elkaar moeten uitzoeken. Daarbij spelen zelfverantwoordelijkheid en sociaal gedrag dus een grote rol, terwijl (verkeers)regels naar de achtergrond verdwijnen. Met als doel dat de verkeersdeelnemers alert zijn en zodoende effectiever kunnen reageren. Zoals het woord Shared Space het al zegt gebruiken alle verkeersdeelnemers dezelfde ruimte waar ze op voet van gelijkheid met elkaar interacteren. Binnen een dergelijk concept is er geen ruimte voor verkeerslichten, -borden, -markeringen, voetgangersoversteekplaatsen en trottoirbanden (Sprangers, 2007).

## 3.2 Startpublicatie Shared Space

In 2004 is het Europees project Shared Space van start gegaan waarin zeven proefprojecten zijn opgezet, met als startpunt een publicatie die ingaat op de visie van Shared Space (2005). De publicatie is afkomstig van het Shared Space Instituut die als gevolg van het Europees project is opgericht. In deze publicatie wordt het concept Shared Space voor het eerst uitgebreid toegelicht. Deze publicatie wordt samengevat in de paragrafen 3.2.1 tot en met 3.2.4.

### 3.2.1 Verkeers- en verblijfsruimte

In de benadering van Shared Space is de openbare ruimte het hart van de samenleving, een plek voor de mensen. Echter is openbare ruimte qua inrichting de laatste decennia veelal bepaald door de verkeersfunctie. Shared Space wil dat de verkeersfunctie weer op gelijke voet komt te staan met andere functies zoals verblijven. Onder andere daarom maakt Shared Space onderscheid in verkeers- en verblijfsruimte. In een verkeersruimte behoort er wel een verkeerskundige inrichting te zijn, deze ruimte biedt de ruimte aan mensen om zich snel en efficiënt te kunnen verplaatsen. De verkeersruimte wordt gedomineerd door regels en ge- en verboden. Echter heeft verkeersruimte dus ook de overhand gekregen binnen verblijfsruimtes. Terwijl in een verblijfsruimte de verkeersfunctie op gelijke voet moet staan met de verblijfsfunctie, hier staat de bewegingsvrijheid van en sociale interactie tussen mensen centraal. De ruimte moet ingericht worden als mensruimte wat uitnodigt tot sociaal gedrag.

Shared Space maakt onderscheid tussen deze twee ruimtes omdat mensen verschillend verkeersgedrag toepassen in dergelijke ruimtes. In een verkeersruimte passen mensen een verkeersgedrag toe dat zeer doelmatig is, er is weinig oogcontact tussen de verkeersdeelnemers en men laat zich vooral leiden door het juridische verkeerssysteem, andere voertuigen op de weg en verkeersborden en –tekens. Verblijfsgedrag wordt gekenmerkt door invloed van de fysieke omgeving en andere mensen waarbij oogcontact wel een belangrijke rol speelt, mensen nemen daardoor impulsief beslissingen en laten zich niet leiden door een systeem. Tussen deze twee gedragingen zit nog een tussenvariant, namelijk sociaal verkeersgedrag. Verkeersgedrag van voertuigbestuurders worden gekenmerkt door een sociale en een technische/juridische component, deze mix is afhankelijk van de snelheid, ruimtelijke inrichting en persoonlijke factoren.

In verblijfsruimtes ligt verblijfsgedrag voor de hand, in verkeersruimtes verkeersgedrag en op de overgangen tussen deze twee ruimtes sociaal verkeersgedrag. Daarbij wordt gelijk aangehaald dat deze overgangsruimtes zo klein mogelijk gehouden moeten worden, omdat daar de kans op misverstanden door miscommunicatie het grootst is. Mensen die niet gehaast zijn veronderstellen verblijfsgedrag van anderen, terwijl bijvoorbeeld automobilisten verkeersgedrag toepassen.

### 3.2.2 Doel Shared Space

In de publicatie wordt geschreven dat Shared Space streeft naar een inrichting van de openbare ruimte waarbij verkeer, verblijf en alle andere ruimtelijke functies samen in balans zijn. Verblijfsruimte wordt zo ingericht dat deze niet geïnterpreteerd wordt als verkeersruimte. De mensen op doorreis, zoals automobilisten, passen hun verkeersgedrag aan het sociale gedrag van de mensen die er verblijven aan. Het verblijfskarakter wordt versterkt door verkeer en infrastructuur in te passen in het ruimtelijk ontwerp van een plek, aangepast aan de lokale en regionale context.

Landschappelijk en culturele structuren moeten bijvoorbeeld meer zichtbaar worden, onder andere door te voorkomen dat verkeerskundige objecten het zicht van de omgeving onttrekken.

### 3.2.3 *Het Shared Space proces*

Volgens Shared Space behoort de overheid niet alle problemen op te lossen, maar moet het ook de gelegenheid geven aan particulieren, bedrijven en maatschappelijke organisaties om problemen op te lossen. Deze sturing vraagt om een open communicatief proces, wat door Shared Space is uitgewerkt in het negen cellen model (figuur 7). Dit model maakt inzichtelijk hoe het ontwerpproces volgens Shared zou moeten verlopen bij de inrichting van de openbare ruimte.

	Het bestuur	Het ontwerp	De uitvoering
Visie	Opdrachtgeverschap Mensruimte of verkeersruimte	Duurzaam ontwerpen Sociaal gedrag versus verkeersgedrag	Doel van techniek als instrument
Werkwijze	Integraliteit Empowerment en participatie Visie is sturend Proces i.p.v. product	Creativiteit Samenwerking met andere disciplines Communicatie	Samenwerking binnen de organisatie Creativiteit
Instrumenten	Procesvaardigheden	Participatieve ontwerpmethodieken Inzicht in relatie met andere disciplines Communicatiemethodieken	Keuze en plaatsing van materialen Inzetten van nieuwe materialen

Figuur 7: Het negen cellen model, het concept voor het Shared Space proces. (Bron: Shared Space Instituut, 2005)

Het Shared Space proces vindt plaats in de gele diagonale blokken en start in de linkerbovenhoek. Bestuurders moeten op basis van een visie de keuze maken om de ruimte in te richten als mens- of verkeersruimte. Als de keuze voor het faciliteren van mensen en hun verblijf valt, blijven de bestuurders hun steun geven aan de werkwijze die hieraan verbonden is. Deze bestaat namelijk uit een integraal proces waarin alle gebruikers en alle ruimtelijke disciplines hun wensen, kennis en vaardigheden verwoorden en inzetten.

Het daadwerkelijk ontwerp wordt overgelaten aan een integraal ontwerpteam, deze fase wordt weergegeven in de middelste cel. Deskundigen uit verschillende disciplines vertalen de visie naar een integraal functioneel ontwerp. Samenwerking en communicatie, zowel onderling als met de verschillende gebruikers van de openbare ruimte, staat centraal.

Het ontwerp wordt uiteindelijk op uitvoerend niveau gerealiseerd, afgebeeld in de hoek rechtsonder. Zorgvuldige keuze en gebruik van de juiste materialen en meubilair is van essentieel belang. Volgens Shared Space kunnen kleine details zoals de plaatsing en hoogte van lichtmasten het ontwerp maken of breken.

Het negen cellen laat tevens zien dat Shared Space een dubbele kwaliteit wil realiseren, zowel een ruimtelijke kwaliteit als een democratische kwaliteit. De ruimtelijke kwaliteit wordt bereikt door kennis en ervaring uit allerlei werkgebieden en deze te bundelen. Met de democratische kwaliteit wordt bedoeld op draagvlak gedurende het gehele proces, daarnaast actieve betrokkenheid, medewerking en verantwoordelijkheid van alle belanghebbende partijen. Voor het resultaat spelen beide kwaliteiten volgens de publicatie een onmisbare rol.

#### 3.2.4 *Uitgangspunten*

Tot zover zijn er nog geen concrete ontwerpuitgangspunten beschreven, behalve dat verkeer en infrastructuur onderdeel moeten zijn van de ruimte in een verblijfsruimte en niet dominerend moeten zijn. In het laatste deel van de Shared Space publicatie komen een aantal uitgangspunten aan bod.

Shared Space heeft onder andere als uitgangspunt dat het gedrag in verblijfsgebieden sterk wordt beïnvloed door de expressie van de omgeving. De openbare ruimte moet een verhaal vertellen, ruimtelijke elementen in de omgeving moeten dan ook gebruikt worden om het gewenste gedrag te bereiken. Terughoudendheid met verkeersinstrumenten is dan ook een dringend advies. Verkeersmaatregelen zoals drempels horen thuis in een verkeersomgeving, wanneer deze worden toegepast in verblijfsgebieden zetten ze weggebruikers op het verkeerde been.

Verder moet sociaal verkeersgedrag aangemoedigd worden, dit is te bereiken door minder te reguleren met verkeersborden en –tekens. Verkeersregels maken plaats voor sociale regels. Er wordt gesteld dat wanneer de voorrang niet expliciet geregeld is, er onderhandeld moet worden tussen de weggebruikers over wie voorrang krijgt. Daarvoor is oogcontact nodig en dit is pas mogelijk onder een snelheid van 30 km/u, waardoor de gemiddelde snelheid van het autoverkeer daalt.

Andere uitgangspunten die genoemd worden zijn het interactieve proces van Shared Space om tot een geslaagd ontwerp te komen, zodat de overheid meer kan aansluiten op de wensen van de burgers en daarnaast hun kennis kunnen gebruiken bij de totstandkoming. Daarnaast zijn details in het eindontwerp belangrijk, zoals de bestrating en gebruikte materialen. Deze moeten passen bij het karakter van de omgeving.

Ten slotte wordt benoemd dat onveiligheidsgevoel een middel is van Shared Space, soms zelf een voorwaarde, om de objectieve veiligheid te vergroten. Doordat mensen zich onveilig voelen, passen ze een veiliger verkeersgedrag toe door beter op te letten. Scheiden van verkeersstromen en –soorten leidt er toe dat niemand meer rekening met elkaar houdt waardoor snelheden toenemen en daarmee letselongevallen. Dus de politiek en bevolking moeten er van overtuigd worden dat een onveilig gevoel leidt tot meer objectieve verkeersveiligheid.

### 3.2.5 Conclusie

Concluderend zijn er in de startpublicatie van Shared Space geen harde ontwerpuitgangspunten van Shared Space benoemd. Wel is duidelijk dat een Shared Space ontwerp dient ingericht te worden als verblijfsruimte, verkeerstechnische maatregelen mogen niet de overhand krijgen. Dat betekent in het beginsel dat verkeersborden, –tekens en –maatregelen ongewenst zijn. Het ontwerp moet door middel van gebruik van de omgeving het verhaal van de plek vertellen en daardoor moet het voor verkeersdeelnemers duidelijk zijn welk verkeersgedrag gewenst is. En omdat Shared Space ontwerpen als verblijfsgebied ingericht moeten worden, is het gewenste verkeersgedrag altijd verblijfsgedrag. Om verblijfsgedrag tot stand te brengen is het onder andere vereist dat er oogcontact mogelijk is tussen de verkeersdeelnemers, een lage snelheid daarvoor is een voorwaarde en daarbij moeten verkeersdeelnemers zich niet laten leiden door een systeem.

In principe houdt het in dat verkeersborden en –tekens niet thuis horen in een dergelijk ontwerp, want dat leidt altijd tot sturing van verkeersdeelnemers en bevordert niet het oogcontact. Hetzelfde geldt voor scheiden van verkeerssoorten, als iedereen zijn eigen plek heeft wordt er geen rekening meer met elkaar gehouden. Gescheiden fietsvoorzieningen horen dan bijvoorbeeld ook niet thuis in een Shared Space ontwerp.

Verder wordt Shared Space niet als verkeersveiligheidsconcept weggezet. Shared Space streeft naar een goede kwalitatieve ruimte waar verkeer en de aanwezige functies goed met elkaar in balans zijn. Waarbij wel de bedoeling is dat de verkeersveiligheid verbeterd, onder andere door het creëren van subjectieve verkeersonveiligheid.

Op het Shared Space proces wordt in deze conclusie verder niet ingegaan, maar deze heeft dus wel degelijk invloed op het Shared Space ontwerp. Hoe groot deze invloed is wordt later besproken met behulp van de casestudies.

## 3.3 Verdere ontwikkelingen Shared Space

Shared Space heeft in de afgelopen jaren aan populariteit gewonnen en heeft daarmee ook meer vorm gekregen. In Friesland zijn al meer dan vijftig locaties ingericht volgens het Shared Space concept (Lutz, 2011). De Haan (2012) schrijft dat Shared Space ontwerpen erg van elkaar verschillen, dit omdat elk ontwerp maatwerk is. Het ontwerp wordt sterk beïnvloed door de omgeving en de historie daarvan, daarnaast wordt er intensief gediscussieerd over het uiteindelijke ontwerp.

### 3.3.1 Vervolpublicaties

Wanneer er gekeken wordt naar vervolpublicaties van het Shared Space Instituut wat later is overgegaan in het Kenniscentrum Shared Space van de NHL Hogeschool Leeuwarden, is er te concluderen dat deze publicaties (Shared Space Instituut, 2008; Lutz, 2011) veelal hetzelfde vertellen wat reeds in de startpublicatie benoemd is.

Opvallend is wel dat volgens Lutz (2011) Shared Space niet te definiëren is als een stelsel van inrichtingskenmerken, zoals alles op een vlak, geen voetgangersoversteekplaatsen, geen scheiding tussen rijbaan en trottoir, geen verkeersborden en geen voorrangregulering. Er wordt gesteld dat het Shared Space concept geen vaste inrichtingseisen heeft voor verblijfsruimte. Alleen verkeerslichten horen volgens Lutz absoluut niet in een Shared Space ontwerp, omdat



verkeerslichten onderlinge communicatie tussen verkeersdeelnemers tegen gaat. Maar op basis van de besproken startpublicatie zijn toch een aantal ontwerputgangspunten gevonden, dit strookt niet met wat Lutz schrijft. Daarnaast hebben verkeersborden en –tekens net zoals verkeerslichten een negatief effect op de onderlinge communicatie, omdat de verkeersdeelnemers dan weer worden gestuurd door het verkeerskundig systeem.

Verder maakt Lutz duidelijk dat Shared Space geen verkeersconcept of verkeersveiligheidsconcept is, maar betrekking heeft op de gehele openbare ruimte. Het is volgens Lutz een omvattend concept voor de inrichting en gebruik van de gehele openbare ruimte en de wijze waarop verkeer en verblijf elkaar daarin aanvullen. Wensen van mensen en hun gedrag staan hierbij wel centraal. Maar ook verkeersruimtes zijn indirect een onderdeel van Shared Space, want willen de verblijfsruimtes functioneren, dan is er een netwerk nodig waarin men zich snel kan verplaatsen. Er moet dus een keuze worden gemaakt hoe een locatie moet functioneren, als verkeers- of verblijfsruimte.

Verder gaat Lutz in op het Shared Space proces waar volgens haar een relevant probleem aan het licht komt. Shared Space is een vernieuwend concept, dat een grote vorm van participatie beoogd. Echter omdat betrokkenen zoals omwonenden (relatief) onbekend zijn met Shared Space, werkt participatie vernieuwing tegen. Mensen willen graag wat hen bekend is en waar ze vertrouwen in hebben. Daardoor zijn er volgens Lutz twee gevolgen te constateren:

1. Er wordt gezocht naar een mogelijkheid om zoveel mogelijk mensen medestander te maken van het concept. In de poging het iedereen naar de zin te maken, blijft er uiteindelijk van het concept weinig meer over.
2. Er wordt gezocht naar een mogelijkheid om zoveel mogelijk mensen mee te laten praten over het concept. Het concept zelf wordt goed gehanteerd en mooi gepresenteerd door de opdrachtgever en een of twee experts. Hier wordt veel gepraat om uiteindelijk uit te komen bij een oplossing die van tevoren eigenlijk al voor 90% vaststond.

Dat resulteert dus in verwatering van het concept in het ene geval, en manipulatie in het andere geval. Beide zijn ongewenst, er moet dan ook een goed compromis worden gevonden hiertussen. Blijkbaar kan het Shared Space concept dus toch verwateren, ondanks dat door dezelfde schrijver eerder wordt gesteld dat er geen vaste inrichtingseisen bestaan voor Shared Space.

### *3.3.2 Andere gerenommeerde bronnen*

Buiten de publicaties van het Shared Space Instituut/Kenniscentrum Shared Space om, hebben verkeerstoonaangevende organisatie als het CROW en SWOV zich altijd op het de vlakte gehouden wat betreft Shared Space. Deze organisaties willen graag eerst meer onderzoeksresultaten hebben van de gevolgen van Shared Space voordat ze hier verder op ingaan. Toch heeft het CROW inmiddels wel een publicatie uitgebracht over Shared Space, waarin het concept wordt vergeleken met het programma van Duurzaam Veilig. Hierin wordt geschreven dat op wegen waarop het Shared Space concept van kracht zijn het isoleren of scheiden van verkeerstypen niet mogelijk is. Andere ontwerputgangspunten die daarbij horen zijn (CROW, 2008):

- mengen van verkeersoorten en inpassen;
- met een minimum aan verkeerstechniek en kunstmatige objecten zoals verkeersborden of bloembakken, maar met straatmeubilair en vormelementen;



- gekleurde verharding toepassen in plaats van grijs/zwart asfalt;
- verlichtingstype en –masten bewust kiezen;
- oogcontact tussen verkeersdeelnemers bevorderen.

### 3.4 Discussies rondom Shared Space

Rondom het Shared Space concept vinden nog wat discussies plaats, de voornaamste zijn of het concept wel veilig(er) is en welke plaats kwetsbare verkeersdeelnemers in het concept hebben. Deze discussies zullen in deze paragraaf kort besproken worden.

#### 3.4.1 Veiligheid

Een onveiligheidsgevoel creëren om de objectieve veiligheid te vergroten, dat gaat er bij veel mensen niet in. Shared Space wordt dus door veel mensen als onveilig beschouwd (Verkeersnet, 2011). Volgens het concept van Shared Space leidt dit onveiligheidsgevoel tot een attentere houding van verkeersdeelnemers, waardoor de objectieve veiligheid zou toenemen. Volgens vele bronnen (CROW, 2011; Lutz, 2011; Wildervanck, 2009b) is er nog steeds fundamenteel onderzoek nodig naar de verkeersveiligheidseffecten van Shared Space. Daarbij gaat het niet alleen om de objectieve onveiligheid, maar ook om de subjectieve veiligheid. Kunnen mensen zich zo onveilig voelen dat ze Shared Space locaties gaan mijden. Eventuele groepen mensen bij wie dit zou kunnen voorkomen worden behandeld in de volgende paragraaf.

Hoewel fundamenteel onderzoek naar de verkeersveiligheidseffecten van Shared Space ontbreekt, zijn er wel evaluaties gedaan op vier Shared Space locaties qua objectieve verkeersveiligheid (Lutz, 2011). Locaties bestonden uit:

- Laweiplein, Drachten;
- Rijksstraatweg, Haren;
- Bremer Strasse, Bohmte, Duitsland;
- Scharzenburgstrasse/blauäcker in Köniz, Zwitserland (niet uitgevoerd onder het label Shared Space, maar wel vanuit dezelfde uitgangspunten en intenties).

Uit de evaluaties is gebleken dat op de desbetreffende locaties het aantal ongevallen is gedaald. De ongevallen die wel na de herinrichting zijn gebeurd bestonden voornamelijk uit blikschade, bij uitzondering is er sprake geweest van licht lichamelijk letsel. De vraag is wel in hoeverre de verkeersveiligheidseffecten ontstaan zijn door Shared Space, in het geval van Haren is gelijktijdig met de realisatie van het Shared Space ontwerp een 30 km/u zone ingesteld.

De waardering van verkeersveiligheid door gebruikers is laag, behalve wanneer het aantal voetgangers ongeveer gelijk is aan het autoverkeer. In Köniz is er sprake van een redelijk constante voetgangersstroom, daar wordt de verkeersveiligheid dan ook beter gewaardeerd dan op de andere locaties. Er ontstaan op Shared Space locaties problemen voor blinden en slechtzienden, met name voor degenen met blindengeleidehonden. Door het vaak ontbreken van hoogteverschillen kunnen mensen en honden zich moeilijk oriënteren. Dit kan tot vermijding leiden, waarmee de mobiliteit wordt beperkt, dit geldt ook voor ouderen die 70% uitmaken van alle slechtzienden. Deze groepen mensen komen aan bod in paragraaf 3.4.2.

Uit twee Zweedse onderzoeken (Brenner, 2006; Palmblad en Wallberg, 2006) blijkt dat de verkeersveiligheid van twee pleinen die ingericht zijn naar het concept van Shared Space gestegen is ten opzichte van de vorige situaties. De snelheid van het autoverkeer ligt lager en daarmee samen is het aantal ongevallen gedaald.

Hoewel de eerste tekenen gunstig zijn, is de roep om fundamenteel onderzoek te doen naar de verkeersveiligheidseffecten van Shared Space groot.

#### *3.4.2 Kwetsbare verkeersdeelnemers*

Binnen het Shared Space concept staat de positie van kwetsbare deelnemers ter discussie, hierbij komen blinden en slechtzienden, ouderen en kinderen aan bod.

Zoals Lutz (2011) beschreven heeft, zijn er problemen ontstaan voor blinden en slechtzienden op de vier Shared Space evaluatielocaties. Door het gemis van hoogteverschillen is het lastig voor deze groep mensen zich te oriënteren. Uit een onderzoek van Havik (2012) is gebleken dat met name blinde personen grotere moeite hebben met bewegen en oriënteren in Shared Space ingerichte omgeving dan in een conventionele ingerichte omgeving. Wel is gebleken dat deze blinde personen zich niet onveiliger of angstiger voelen dan normaal. Echter kon slechts 46% van de 25 deelnemers zich voorstellen dat ze zich zelf een route konden aanleren in een Shared Space ingerichte omgeving, vergeleken met 92% in een conventionele ingerichte omgeving. Het ging om vergelijkingen tussen Shared Space ingerichte en conventionele ingerichte omgevingen die niet bekend waren bij de deelnemers.

Volgens Wildervanck (2009a) is er mijddgedrag mogelijk van Shared Space ingerichte locaties bij ouderen en kinderen, bij de laatste groep wellicht ook door ouders. Deze groepen hechten veel aan zekerheid, en daarmee in principe aan verkeersregels.

#### *3.4.3 Juridische aspecten*

Doorgaans wordt binnen het verkeerssysteem juridisch alles vastgelegd met verkeersborden en –tekens. Shared Space staat voor deregulering en daar horen dergelijke borden en tekens niet. Volgens Lutz (2011) is de eigen verantwoordelijkheid van de verkeersdeelnemer vastgelegd in Artikel 5 van de Wegenverkeerswet: 'Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd'. Waarmee wordt gewezen op het feit dat verkeersdeelnemers in wat voor situatie ook verantwoordelijk zijn voor hun eigen gedrag. Dit wordt ondersteund door het CROW (2011), die stelt dat Artikel 5 erg van belang is voor het Shared Space concept.

Wel brengt het CROW (2011) een aantal discussiepunten aan de orde, want hoewel Shared Space terughoudend is met verkeersborden en tekens blijven de meest elementaire verkeersregels van kracht ongeacht de wijze van inrichting. Hieronder vallen bijvoorbeeld de regels het zoveel mogelijk rechtshouden, op kruispunten gaan bestuurders van rechts voor en het gedrag aanpassen aan de omstandigheden. Als een kruispunt is ingericht als een Shared Space plein moet volgens het concept het verkeer zijn eigen weg kunnen vinden, maar volgens de verkeersregels zou het verkeer dus uiterst rechts moeten houden. En is een plein hetzelfde als een kruispunt waarop bestuurders van rechts voorrang hebben, een plein kan impliceren dat deze verkeersregel niet meer van toepassing is.

Maar ook bij het laatste geldt dat verkeersdeelnemers zich altijd moeten aanpassen aan de verkeerssituatie. Het CROW benadrukt dan ook dat handhavers in zulke situaties vooral moet kijken of de verkeersveiligheid in gevaar komt, aangezien in een Shared Space omgeving 'onderhandeld' mag worden over de voorrang.

Wegbeheerders zijn wel verantwoordelijk voor de staat van onderhoud van de weginrichting, daarnaast moeten ze weginrichting zo nodig repareren of vrij maken van voorwerpen, substanties en gladheid.

### 3.5 Conclusies

In deze paragraaf zal het concept Shared Space eerst gereflecteerd worden op de resultaten die in hoofdstuk twee aan bod zijn gekomen. Vervolgens wordt de informatie die naar boven is gekomen in dit hoofdstuk geconcludeerd om tot ontwerppunten te komen.

#### 3.5.1 Shared Space in relatie tot theorie

In hoofdstuk twee is naar voren gekomen dat de verkeersveiligheid onder andere wordt bepaald door de snelheid, wegintensiteit, fysieke wegkarakteristieken, weersomstandigheden, voertuigtechnologie en verkeersdeelnemers.

Shared Space streeft naar een omgeving waar alle functies van een plek in balans zijn, dat betekent dat de verkeersfunctie niet de overhand moet krijgen. De verkeersinfrastructuur moet in dat opzicht ingepast worden in het ruimtelijk ontwerp van een plek, aangepast aan de lokale en regionale context. Deze fysieke (weg)karakteristieken moeten er toe leiden dat de verkeersdeelnemers weten wat voor gedrag er van hun verwacht wordt, dit heeft invloed op de alertheid en snelheid van verkeersdeelnemers.

Shared Space heeft verder invloed op het gedrag van verkeersdeelnemers door een gevoel van onveiligheid te creëren, omdat onder andere verkeersborden en dergelijke in principe niet worden toegepast. Door deze risicoperceptie zullen verkeersdeelnemers door risicocompensatie een alertere houding aannemen. Hiermee vangt Shared Space ook het probleem op dat automobilisten zich veilig wanen in de veilige auto's van nu.

Shared Space speelt in op een groot aantal factoren, het concept heeft invloed op snelheid, fysieke wegkarakteristieken en verkeersdeelnemers. Verder heeft Shared Space geen invloed op de ontwikkeling van voertuigtechnologie, maar wel op het toenemende veiligheidsgevoel van automobilisten door voertuigtechnologie.

Daarnaast is het duidelijk dat de visie van het concept Shared Space verschilt met de visie van Duurzaam Veilig, waarin het voorkomen van verkeersongevallen door allerlei verkeersmaatregelen centraal staat. In Shared Space wordt in principe de confrontatie opgezocht doordat de verkeersdeelnemers door middel van een sociaal verkeersgedrag met elkaar moeten interacteren, onder andere juist door het gebrek aan verkeersmaatregelen.

Ten slotte blijkt dat de ruimtelijke kwaliteit exponent van het concept Shared Space een grotere rol is gaan spelen, vaak een belangrijkere aanleiding dan het aanpakken van de verkeersveiligheid. De ruimtelijke kwaliteit die Shared Space wil bereiken is een mensruimte waarin allerlei functies met elkaar in balans zijn. Het ontwerp moet aansluiten bij de context van de omgeving. Hoewel het

concept Shared Space niet verder ingaat op het meten van de ruimtelijke kwaliteit, zijn in het paragraaf 2.4 twee bruikbare methoden benoemt. De methode van Ritzer is geschikt omdat Shared Space een betekenis wil geven aan een plek, een place wil zijn. De methode van Jan Gehl gaat in op hoe de ruimte voor verblijvende mensen functioneert, het concept van Shared Space is juist toepasbaar op verblijfsruimtes.

### 3.5.2 *Ontwerputgangspunten Shared Space*

Shared Space is ontstaan doordat een doorgaande weg dat een dorp doorsneed verkeersveiliger moest worden. Dit is ontwikkeld naar een concept dat verkeersdeelnemers door middel van oogcontact met elkaar interacteren. Dit is een vorm van verblijfsgedrag en een Shared Space locatie mag dan ook niet geïnterpreteerd worden als verkeersruimte en is daarmee een verblijfsruimte. Om een verblijfsruimte te creëren moet er goed gebruikt worden gemaakt van de verschillende functies in de omgeving, de verkeersinfrastructuur moet ingepast worden in het ruimtelijk ontwerp dat in de context staat van de omgeving. Daarnaast is terughoudendheid met verkeersborden, -tekens en dergelijke essentieel om het gewenste gedrag te laten ontstaan, anders ontstaat er sturing van de verkeersdeelnemers wat het verblijfsgedrag niet bevordert. Tevens wordt het oogcontact niet bevordert met dergelijke verkeersmaatregelen, verder om oogcontact mogelijk te maken moet de snelheid van het autoverkeer laag zijn.

Concluderend betekent dat op basis van de bestudeerde literatuur de volgende ontwerputgangspunten zijn te constateren:

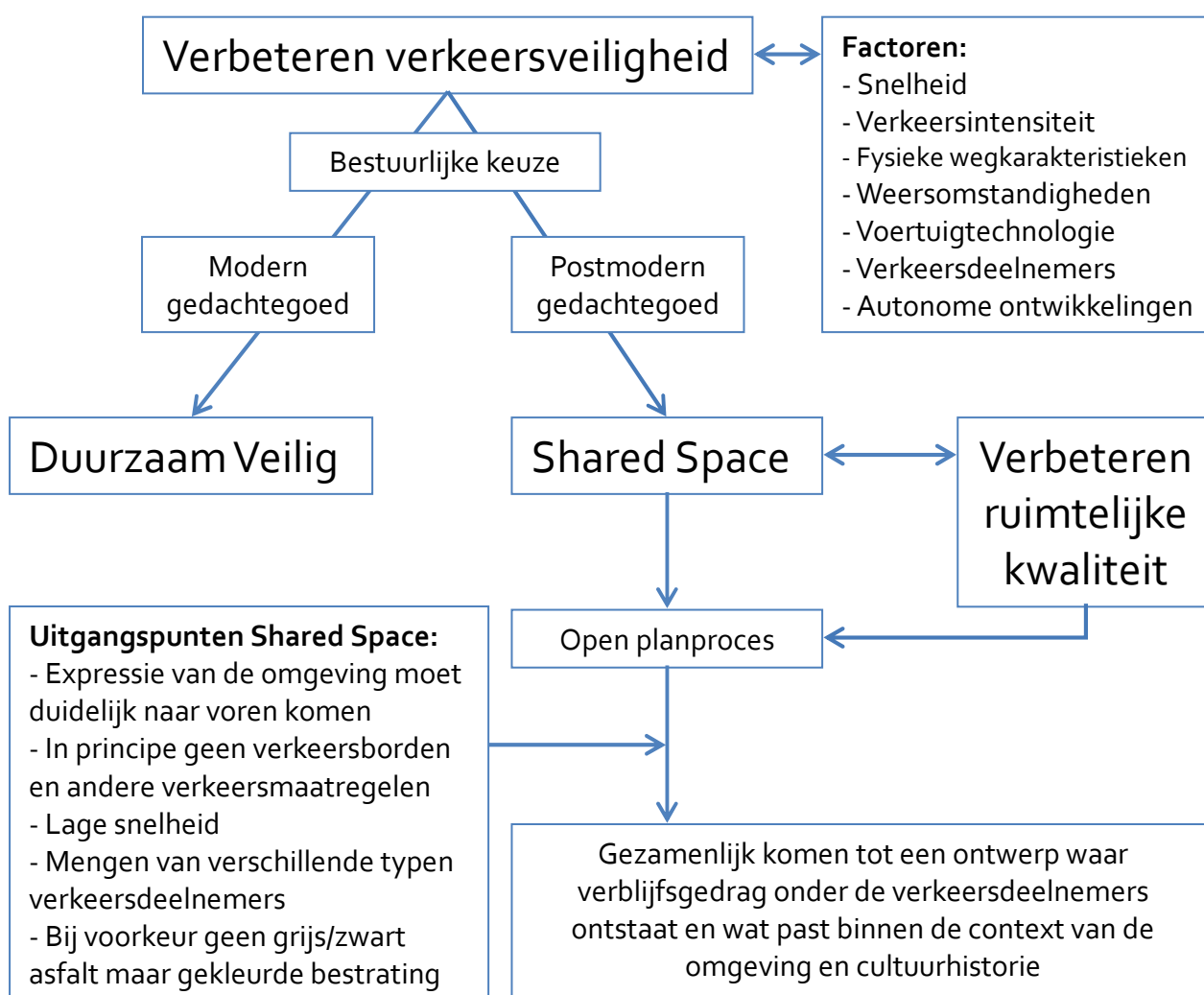
- Expressie van de omgeving moet duidelijk naar voren komen
- In principe geen verkeersborden en andere verkeersmaatregelen
- Lage snelheid
- Mengen van verschillende typen verkeersdeelnemers
- Bij voorkeur geen grijs/zwart asfalt maar gekleurde bestrating

Op basis van deze ontwerputgangspunten moet verblijfsgedrag onder de verkeersdeelnemers gecreëerd worden, waarin oogcontact met elkaar wordt gemaakt. Dit om de verkeersveiligheid te verbeteren. Naast het doel de verkeersveiligheid te verbeteren is de ruimtelijke kwaliteit exponent een grotere rol gaan spelen binnen het concept Shared Space. Door middel van het concept Shared Space wordt beoogd de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren.

Het overzicht van concrete ontwerputgangspunten is kort te noemen, maar dit ligt vooral in het feit dat elk ontwerp aangepast moet worden aan de ruimtelijke context van een plek en haar gebruikers. Dit betekent dat elk ontwerp maatwerk is. Daarnaast moeten Shared Space ontwerpen in een open planproces tot stand komen. In een dergelijk planproces moeten compensaties worden gedaan. Uit paragraaf 3.3.1 blijkt dat het concept wel degelijk kan verwateren, het is dus wel essentieel om het ontwerp zoveel mogelijk te laten voldoen aan bovenstaande ontwerputgangspunten. Deze ontwerputgangspunten maken duidelijk dat het om een mensruimte gaat, waar autoverkeer niet de hoofdrol speelt. Tevens wordt door deze ontwerputgangspunten een gevoel van verkeersonveiligheid gecreëerd, wat bijdraagt aan de objectieve verkeersveiligheid.

### 3.5.3 Conceptueel model

In het conceptueel model is de gevonden theorie verwerkt tot een model, zodat inzichtelijk wordt gemaakt hoe diverse aspecten met elkaar samenhangen. Duurzaam Veilig en Shared Space zijn dus twee verkeersveiligheidsdisciplines waarbij Duurzaam Veilig meer aan het moderne gedachtegoed hangt en Shared Space is gestoeld op het postmoderne gedachtegoed. Ten tijde van het verder uitwerken van Shared Space concept is ruimtelijke kwaliteit ook een grotere rol gaan spelen. De omgeving heeft invloed op het gedrag van de verkeersdeelnemers, daarom is het van belang dat de context van een plek afgelezen kan worden van het wegontwerp. Als er voor het Shared Space gekozen wordt, hoort daar een open planproces bij, waarbij de ontwerpuitgangspunten van Shared Space in acht genomen dienen te worden wat uiteindelijk leidt tot een resultaat.





## 4. Methodologie

Nu de literatuurstudie en het concept Shared Space nader zijn beschreven, wordt in dit hoofdstuk de vervolgstappen die genomen zijn binnen dit onderzoek besproken. Hiermee zal worden begonnen, daarna worden criteria voor het beoordelen van Shared Space ontwerpen geformuleerd in een beoordelingskader. Zodoende wordt er antwoord gegeven op deelvraag 4 van het onderzoek.

### 4.1 Vervolgstappen

Nu er inzicht is verkregen in het Shared Space concept en welke rol deze speelt binnen verkeersveiligheid op basis van literatuurstudie, komt nu het empirische deel aan bod. Deze bestaat uit twee vervolgstappen. Maar niet voordat er eerst een beoordelingskader is opgesteld met toetsingscriteria voor Shared Space ontwerpen. Dit beoordelingskader wordt opgesteld in paragraaf 4.2. Dit kader is de basis voor de eerste vervolgstap: de inventarisatie.

#### 4.1.1 Inventarisatie

Tijdens de inventarisatie zijn tien Shared Space locaties bezocht, die aan de hand van de toetsingscriteria zijn beoordeeld op in hoeverre ze voldoen aan de ontwerpuitgangspunten van Shared Space. Hoewel volgens Lutz (2011) reeds meer dan 50 locaties zijn ingericht volgens het Shared Space concept, bleek na navraag bij het Kenniscentrum Shared Space geen omvattend overzicht te zijn van alle Shared Space locaties.

Door middel van het bezoeken en beoordelen van tien Shared Space locaties ontstaat er een globaal beeld van in hoeverre ontwerpuitgangspunten van Shared Space terugkomen in de praktijk. Deze aanpak verdiende de voorkeur van een andere overwogen inventarisatieaanpak, namelijk de beoordeling uitvoeren op basis van Shared Space locatiefoto's. Met deze laatste aanpak zouden wel meer locaties kunnen worden beoordeeld, maar ook minder secuur. Zo is het op basis van foto's bijvoorbeeld niet te zien welk snelheidsregime er heerst in een gebied of welke verkeersborden er allemaal aanwezig zijn. Dit is wel eenvoudig te constateren met een fysiek locatiebezoek, waarmee ook een betere indicatie kan worden opgedaan van het functioneren van het ontwerp en welke functies in de omgeving aanwezig zijn. Dit laatste is relevant, zodat inzichtelijk kon worden gemaakt hoe de verschillende functies terugkomen in het ontwerp.

De locaties zijn gekozen op basis van de literatuurstudie waarbij verschillende locaties naar voren zijn gekomen en op basis van een lijst met bij het Kenniscentrum Shared Space bekende locaties. De tien locaties zijn daarnaast allemaal zo veel mogelijk gelegen in verschillende gemeenten, zodat er niet een bepaalde gemeente met een bepaalde Shared Space werkwijze dominerend is in de resultaten van de inventarisatie. Hieruit zijn de volgende locaties geselecteerd en bezocht.

- Brink, Oosterwolde
- De Kaden, Drachten
- Julianastraat, Dedemsvaart
- Kruispunt Siegerswoude
- Laweiplein, Drachten

- Oostenburgplein, Oosterwolde
- Prins Hendrikkade, Sneek
- Raadhuisplein, Haren
- Rechtbankstraat, Tiel
- Rengerslaan, Leeuwarden

#### 4.1.2 Casestudies

Na de inventarisatie is door middel van het beoordelingskader inzichtelijk gemaakt in hoeverre de bezochte Shared Space locaties aan de ontwerputgangspunten van het concept voldoen. Hoewel hiermee een antwoord kan worden geformuleerd op de hoofdvraag van dit onderzoek, wordt er binnen dit onderzoek nog verder gekeken hoe het kan dat de ontwerputgangspunten in een bepaalde mate terugkomen in de praktijk. Om daar achter te komen wordt naar het gevolgde proces gekeken, oftewel het Shared Space proces (paragraaf 3.2.3) dat in principe gevolgd moet worden in de totstandkoming van een Shared Space ontwerp.

In dit onderzoek is gekozen om vier casestudies uit te voeren, zodat de totstandkoming van vier Shared Space ontwerpen die geïnventariseerd zijn gedetailleerd onderzocht zijn. Hierbij zijn de twee slechtst scorende Shared Space ontwerpen nader bekeken, maar ook de twee best scorende ontwerpen. Naar de processen van deze Shared Space ontwerpen te kijken, wordt inzichtelijk gemaakt hoe het kan dat de ontwerputgangspunten in een bepaalde mate terug komen.

De casestudies zijn uitgevoerd door het bestuderen van documenten die voort zijn gekomen bij de totstandkoming, uitvoering en eventuele evaluatie van de geselecteerde Shared Space locaties. Dit zijn onder andere adviesnota's, voortgangsrapportage en evaluatierapporten. Daarnaast zijn er per casestudie meerdere projectbetrokkenen geïnterviewd, om meer inzicht te krijgen in het gevolgde proces en de keuzes die tijdens het proces gemaakt zijn.

## 4.2 Beoordelingskader

In hoofdstuk drie is een aantal ontwerputgangspunten naar voren gekomen waar Shared Space ontwerpen aan horen te voldoen. Tijdens de inventarisatie zijn de tien bezochte Shared Space locaties beoordeeld met het beoordelingskader. Het beoordelingskader bevat toetsingscriteria die gebaseerd zijn op de ontwerputgangspunten van het Shared Space concept en waar Shared Space ontwerpen dan ook aan horen te voldoen.

Het beoordelingskader is zo objectief mogelijk opgezet door constateringsvragen te gebruiken, zodat er tijdens de locatiebezoeken nog geen oordeel gegeven kan worden over het Shared Space ontwerp. Dit gebeurt achteraf door een vergelijking te maken tussen de geïnventariseerde Shared Space locaties aan de hand van het beoordelingskader.

Het beoordelingskader is opgezet aan de hand van de ontwerputgangspunten, zoals geformuleerd in paragraaf 3.5.2. Hierdoor zijn vier clusteringen van constateringsvragen ontstaan:

- *Expressie van de omgeving moet duidelijk naar voren komen*
- *Bij voorkeur geen grijs/zwart asfalt maar gekleurde bestrating*

In een Shared Space ontwerp dient duidelijk de expressie van de omgeving naar voren komen. Een belangrijke rol spelen de functies die het omliggende gebied herbergt en de gebruikte materialen,



waarmee ook het ontwerpuitgangspunt wat betreft de bestrating aan bod komt. De volgende constateringsvragen zijn hiervoor opgesteld, zodat er geconstateerd kan worden of het ontwerp een verblijfsgebied uitstraalt en zodoende het gewenste gedrag kan oproepen.

1. Welke functies komen naar voren in het ontwerp?
2. Welke kenmerken van de omgeving komen terug in het ontwerp?
3. Welke materialen zijn gebruikt als bestrating?
4. Welke andere objecten zijn toegepast in het ontwerp?

- *In principe geen verkeersborden en andere verkeersmaatregelen*

Duidelijker te beantwoorden vragen zijn die gaan over de aanwezigheid van verkeersborden, -tekens en andere verkeersmaatregelen. Deze horen in een Shared Space ontwerp in het beginsel niet aanwezig te zijn, anders met grote terughoudendheid.

5. Welke verkeersborden zijn aanwezig?
6. Welke verkeerstekens zijn aanwezig?
7. Welke geboden en verboden gelden er?
8. Welke andere verkeersmaatregelen zijn aanwezig?

- *Lage snelheid*

Om een Shared Space ontwerp te laten werken, vooral met het oog op oogcontact, moet een lage snelheid gecreëerd worden.

9. Welk snelheidsregime geldt er in het Shared Space ontwerp?
10. Wat is de indruk van de gereden snelheid van het aanwezige verkeer?

- *Mengen van verschillende typen verkeersdeelnemers*

Ten slotte zijn er aantal vragen opgesteld over het mengingsprincipe van Shared Space. Vragen die hierbij een rol spelen zijn of er bijvoorbeeld fietsstroken aanwezig zijn of dat een hoogteverschil scheiding maakt tussen het autoverkeer en de voetgangers. Hier wordt onder andere ook gekeken naar de interactie tussen de verkeersdeelnemers op de verschillende locaties.

11. Is er hoogteverschil aanwezig in het ontwerp en hoe?
12. Hoe worden bepaalde gebieden van het ontwerp afgebakend?
13. Hoe zijn de verkeersdeelnemers met elkaar gemengd of gescheiden?
14. Wat is de indruk van hoe verkeersdeelnemers met elkaar interacteren?

#### 4.2.1 *Vervolg*

Nadat de Shared Space locaties geïnventariseerd zijn aan de hand van het beoordelingskader, heeft de daadwerkelijke beoordeling plaatsgevonden. Dit wordt gedaan door middel van het plussen en minnen systeem, aan elke clustering van constateringsvragen wordt een score toegekend van zeer slecht (---), slecht (--), onvoldoende (-), matig (+/-), voldoende (+), goed (++) tot zeer goed (+++). Deze scores worden beredeneerd toegekend. Elke Shared Space locatie heeft in dat geval een beoordeling van vier scores, deze worden gelijkwaardig met elkaar gemiddeld tot een eindscore.

Alleen de clustering van de lage snelheidsvragen zal minder meetellen, omdat deze clustering uit minder constateringsvragen bestaat. Daarnaast wordt een lage snelheid ook gecreëerd door andere aspecten zoals menging van verschillende verkeerssoorten. De verhoudingen tussen de clusters voor de gemiddelde eindbeoordeling is dan ook 30 – 30 – 10 – 30. Zodoende ontstaat er een ranglijst van de geïnventariseerde Shared Locaties, waardoor de twee beste en twee slechtst scorende ontwerpen kunnen worden geselecteerd voor de casestudies.

### **4.3 Doelbereiking**

In het beoordelingskader wordt de doelbereiking van Shared Space niet meegenomen, het gaat hierbij om het verbeteren van de verkeersveiligheid en de ruimtelijke kwaliteit. In dit onderzoek wordt specifiek gericht op de ontwerputgangspunten, welke natuurlijk wel onderdeel zijn van de doelbereiking.

Tijdens de inventarisatie van de Shared Space locaties is er wel een indruk ontstaan van de ruimtelijke kwaliteit. Zo zal er later in dit rapport nog wel het een en ander beschreven worden over wat er is opgevallen aan de Shared Space locaties wat betreft de ruimtelijke kwaliteit, aan de hand van de meetmethoden van ruimtelijke kwaliteit die ter sprake zijn gekomen in paragraaf 2.4.

Wat betreft de verkeersveiligheid, ongevallen op de bezochte Shared Space locaties voor zover bekend zullen behandeld worden. Maar gaan ook niet fundamenteel in op het vraagstuk in hoeverre ontwerputgangspunten van Shared Space terugkomen in de praktijk, dus wordt in dit onderzoek vooral beschouwd als aanvullende informatie.

## 5. Inventarisatie

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de inventarisatie gepresenteerd. De tien bezochte locaties zijn aan de hand van het opgestelde beoordelingskader bestudeerd. De constateringsvragen leiden tot conclusies in hoeverre de bezochte Shared Space locaties voldoen aan de ontwerpuitgangspunten van het concept.

### 5.1 De locatiebezoeken

In deze paragraaf worden per Shared Space locatie de constateringsvragen beantwoord. Dit wordt geïllustreerd aan de hand foto's. De Shared Space locatie in Dedemsvaart is bezocht op vrijdag 8 juni, Haren en Tiel zijn bezocht op donderdag 14 juni en de overige locaties in Friesland op vrijdag 15 juni. De locaties worden in alfabetische volgorde behandeld. Nadat de constateringsvragen beantwoord zijn, zal er per locatie een beknopte conclusie worden opgesteld in hoeverre de locatie voldoet aan de ontwerpuitgangspunten van Shared Space. Per clustering van vragen krijgen de locaties dan een beoordeling wat leidt tot een eindbeoordeling.

#### 5.1.1 Brink, Oosterwolde

De Brink in Oosterwolde is gelegen aan de rand van het centrum en omvat winkels, een eethuis en een gezondheidscentrum. Het ontwerp bevat een toegangsweg tot het centrum.



Figuur 8: Impressie Brink, Oosterwolde.



Figuur 9: Impressie Brink, Oosterwolde.

Welke functies komen naar voren in het ontwerp?

Welke kenmerken van de omgeving komen terug in het ontwerp?

Welke materialen zijn gebruikt als bestrating?

Welke andere objecten zijn toegepast in het ontwerp?

De omliggende winkels komen vrijwel niet terug in het ontwerp, slechts een bloemenzaak heeft uitstallingen tot op het plein (figuur 10). Wel is op het verhoogde deel van het ontwerp ruimte voor een terras dat zomers ook aanwezig is bij het eethuis wat er gevestigd is. Onder andere door de vele bankjes wordt duidelijk gemaakt dat het gaat om een verblijfsgebied. Het kanaal wat er gelegen is wordt geaccentueerd door een lager gelegen platform (figuur 11). Het gehele ontwerp bestaat uit klinkerbestrating, dat gelegen is op een plateau (zie figuren 8 en 9). Naast de klinkerbestrating wordt er gebruikt gemaakt van hekwerkjes om het Shared Space gebied in te leiden.

Welke verkeersborden zijn aanwezig?  
Welke verkeerstekens zijn aanwezig?  
Welke geboden en verboden gelden er?  
Welke andere verkeersmaatregelen zijn aanwezig?

Er zijn geen verkeersborden aanwezig in het ontwerp. Doordat er sprake is van een plateau zijn er wel drempelmarkeringen gebruikt (figuren 8 en 9). Er geldt geen parkeerverbod en in het Shared Space ontwerp wordt dan ook gebruik gemaakt van de mogelijkheid om de auto overal te parkeren. Andere aanvullende verkeersmaatregelen zijn niet aanwezig.



**Figuur 10: Bloemenzaakuitstalling.**



**Figuur 11: Accentuering aangelegen kanaaltje.**

Welk snelheidsregime geldt er in het Shared Space ontwerp?  
Wat is de indruk van de gereden snelheid van het aanwezige verkeer?

Het Shared Space ontwerp is gelegen in een 30 km/u zone en de indruk bestaat dat het autoverkeer zich hier aan houdt.

Is er hoogteverschil aanwezig in het ontwerp en hoe?  
Hoe worden bepaalde gebieden van het ontwerp afgebakend?  
Hoe zijn de verkeersdeelnemers met elkaar gemengd of gescheiden?  
Wat is de indruk van hoe verkeersdeelnemers met elkaar interacteren?

Het ontwerp bevat een groot verhoogd plateau dat alleen toegankelijk is voor voetgangers (figuur 8), tevens is hier ruimte voor een terras. Daarnaast een trap dat toegang verleent naar de waterkant van het aangelegen kanaaltje (figuur 11). Voor voetgangers zijn er solitaire ruimtes beschikbaar, doordat de ruimte wordt afgeschermd door hekwerkjes en bankjes. Tevens zijn deze ruimtes voorzien van andere bestrating. Hierdoor zijn de voetgangers in grote mate gescheiden van het auto- en fietsverkeer. Maar zoals in figuur 11 te zien valt, is aan een zijde van het ontwerp geen specifieke voetgangersruimte en zijn de verschillende typen verkeersdeelnemers wel geheel met elkaar gemengd. Auto- en fietsverkeer zijn verder wel met elkaar gemengd. De verkeersdeelnemers interacteren verkeersmatig, verkeer van rechts krijgt voorrang en voetgangers wachten tot dat het autoverkeer voorbij is. Tijdens de korte observatie wordt een vrouw met een zware krat in de handen niet voorgelaten door het aanwezige autoverkeer bij het oversteken.

### *Conclusie*

Het Shared Space ontwerp De Brink in Oosterwolde heeft de uitstraling van een verblijfsgebied, jammer genoeg komen de aanwezige functies niet echt naar voren. Er zijn in principe geen

verkeerstechnische instrumenten aanwezig, afgezien van het plateau waarop het gehele Shared Space ontwerp gelegen is. Voor een groot deel hebben voetgangers hun eigen afgescheiden ruimte. Maar op het centrale deel van het Shared Space ontwerp zijn alle verkeerssoorten daarentegen geheel met elkaar gemengd, desondanks interacteren de verkeersdeelnemers verkeersmatig met elkaar.

---

Cluster 1	+	Cluster 2	++	Cluster 3	+	Cluster 4	++	Eindoordeel	++
-----------	---	-----------	----	-----------	---	-----------	----	-------------	----

---

### 5.1.2 De Kaden, Drachten

Kruispunt de Kaden is gelegen in het centrum van Drachten en grenst direct aan het winkelgebied, dat alleen toegankelijk is voor voetgangers en fietsers. Het kruispunt zelf is omringd door verschillende dienstverleningszaken, een kerk en een snackbar.



Figuur 12: Impressie De Kaden, Drachten.



Figuur 13: Impressie De Kaden, Drachten.

- Welke functies komen naar voren in het ontwerp?
- Welke kenmerken van de omgeving komen terug in het ontwerp?
- Welke materialen zijn gebruikt als bestrating?
- Welke andere objecten zijn toegepast in het ontwerp?

De omliggende winkels en andere voorzieningen worden niet extra benadrukt door het Shared Space ontwerp, behalve de kerk. Hoewel iets verder gelegen van het kruispunt wel duidelijk zichtbaar en benadrukt door het ontwerp (figuur 14). Tevens is een zijde van het ontwerp 'open' gelaten (rechterzijde figuur 13) waar het winkelgebied begint dat niet toegankelijk is voor het autoverkeer. Doordat daar op hoek een snackbar zit, wordt enigszins door het aanwezige terras duidelijk gemaakt dat het gaat om een verblijfsgebied. Het ontwerp bestaat verder geheel uit klinkerbestrating, een van de beklinkerde toegangswegen, die langs de kerk, heeft twee rode asfaltstroken aan weerszijden. Naast de lantaarnpalen zijn er paaltjes aanwezig en bomen aan weerszijden van één van de toegangswegen (figuur 12).

- Welke verkeersborden zijn aanwezig?
- Welke verkeerstekens zijn aanwezig?
- Welke geboden en verboden gelden er?
- Welke andere verkeersmaatregelen zijn aanwezig?



Er zijn twee duidelijk gemarkeerde voetgangersoversteekplaatsen aanwezig in het ontwerp, deze worden benadrukt door de borden L2 'voetgangersoversteekplaats' die aangebracht zijn tegen een reflecterende gele achtergrond (figuur 13). In de aangrenzende winkelstraat zijn de borden G7 'voetpad' en G11 'verplicht fietspad' toegepast (figuur 15). Daarnaast geldt er in het ontwerp een parkeerverbodszone en wordt het ontwerp in één van de toegangswegen ingeleid met een drempel (figuur 16).



**Figuur 14: kerk.**

**Figuur 15: Winkelgebied.**

**Figuur 16: Drempel.**

Welk snelheidsregime geldt er in het Shared Space ontwerp?  
 Wat is de indruk van de gereden snelheid van het aanwezige verkeer?

Het Shared Space ontwerp is gelegen in een 30 km/u zone. En omdat het ontwerp vooral bestaat uit één kruispunt ligt de snelheid van het autoverkeer lager dan 30 km/u.

Is er hoogteverschil aanwezig in het ontwerp en hoe?  
 Hoe worden bepaalde gebieden van het ontwerp afgebakend?  
 Hoe zijn de verkeersdeelnemers met elkaar gemengd of gescheiden?  
 Wat is de indruk van hoe verkeersdeelnemers met elkaar interacteren?

Er is geen hoogteverschil in het ontwerp aanwezig. Bomen, betonnen randen (figuur 12) en lantaarnpalen schermen ruimte voor voetgangers af en hebben daardoor een eigen plek in het ontwerp. Fietsers en autoverkeer zijn met elkaar gemengd. De interactie tussen verkeersdeelnemers wordt bepaald door de algemene verkeersregels en de voorrangsregelingen ter hoogte van de voetgangersoversteekplaatsen. Verkeer van rechts krijgt voorrang, net zoals de voetgangers op de voetgangersoversteekplaatsen. Ten tijde van het bezoek regende het, maar dit was voor de toen aanwezige automobilisten geen aanleiding om fietsers voor te laten gaan.

*Conclusie*

Hoewel het gebied een verblijfsruimte uitstraalt door het beklinkerde geheel, komen de omliggende voorzieningen niet terug in het ontwerp, alleen de kerk staat prominent in beeld. Er zijn duidelijke voetgangersoversteekplaatsen aanwezig, die er voor zorgen dat voetgangers voorrang hebben. In de aangrenzende winkelstraat wordt door middel van bebording zelfs de plek voor voetgangers aangewezen. De menging van verkeerssoorten op het kruispunt de Kaden is ook niet volledig, voetgangers hebben hun eigen ruimte wat benadrukt wordt door de voetgangersoversteekplaatsen. Daardoor interacteren de verkeersdeelnemers ook erg verkeersmatig met elkaar.

Cluster 1	+	Cluster 2	--	Cluster 3	++	Cluster 4	-	<b>Eindoordeel</b>	+/-
-----------	---	-----------	----	-----------	----	-----------	---	--------------------	-----

### 5.1.3 Julianastraat, Dedemsvaart

De Julianastraat vormt het hart van Dedemsvaart. Talloze winkels zijn er aan weerszijden van de ruim halve kilometer lange straat te vinden.



Figuur 17: Impressie Julianastraat, Dedemsvaart



Figuur 18: Impressie Julianastraat, Dedemsvaart.

- Welke functies komen naar voren in het ontwerp?
- Welke kenmerken van de omgeving komen terug in het ontwerp?
- Welke materialen zijn gebruikt als bestrating?
- Welke andere objecten zijn toegepast in het ontwerp?

Het Shared Space ontwerp biedt genoeg ruimte aan winkeliers om uitstalletjes, terrassen en reclameborden neer te zetten (figuur 18). In principe komen de winkels daardoor duidelijk naar voren in het ontwerp, ware het niet dat over de gehele lengte van de straat langspaarvakken aangebracht zijn die veelvuldig bezet zijn (figuur 17). De geparkeerde auto's zorgen er voor dat automobilisten op de rijbaan weinig waarnemen van de winkels. Specifieke kenmerken uit de omgeving komen niet terug in het ontwerp. De vaart aan het einde van de straat wordt wel benadrukt doordat er hout gebruikt wordt voor het voetpad, waardoor de aanwezigheid van een aanlegplaats wordt gesuggereerd (figuur 19). Het materiaalgebruik in het gehele Shared Space ontwerp wordt consequent toegepast, hout en roestbruinstaal, dus ook voor zitmeubilair dat in sommige gevallen dienst doet als afscheiding (figuur 20). De bestrating bestaat volledig uit klinkers in verschillende kleuren en patronen.

- Welke verkeersborden zijn aanwezig?
- Welke verkeerstekens zijn aanwezig?
- Welke geboden en verboden gelden er?
- Welke andere verkeersmaatregelen zijn aanwezig?

Er zijn geen verkeersborden en –tekens aanwezig, ook aanvullende verkeersmaatregelen ontbreken. Er geldt alleen een blauwe zone voor de maximale duur van twee uur. De parkeervakken zijn aangegeven door middel van metalen noppen waarop het wapen van Dedemsvaart is aangebracht, waardoor de parkeervakken niet zo in beeld springen wanneer deze onbezet zijn.



**Figuur 19: Houtgebruik aan de waterkant.**



**Figuur 20: Toegepaste materialen en objecten.**

Welk snelheidsregime geldt er in het Shared Space ontwerp?  
 Wat is de indruk van de gereden snelheid van het aanwezige verkeer?

Het Shared Space ontwerp is gelegen in een 30 km/u zone. De indruk bestaat dat op de wegvakken de snelheid aan de forse kant is. De oorzaak hiervan wordt in het volgende cluster besproken. De snelheid is lager op de kruispuntvlakken.



**Figuur 21: Afbakende ruimte voor het auto- en fietsverkeer. Figuur 22: As-verspringingen.**

Is er hoogteverschil aanwezig in het ontwerp en hoe?  
 Hoe worden bepaalde gebieden van het ontwerp afgebakend?  
 Hoe zijn de verkeersdeelnemers met elkaar gemengd of gescheiden?  
 Wat is de indruk van hoe verkeersdeelnemers met elkaar interacteren?

Er is geen hoogteverschil in het ontwerp aanwezig dat bepaalde gebieden afbakent. Wel hebben voetgangers hun eigen specifieke plek, namelijk op de stroken ruimte achter de geparkeerde auto's. De wegvakken die daardoor beschikbaar zijn voor het auto- en fietsverkeer zijn hiermee volledig gescheiden van de voetgangers (figuur 21). Omdat de weg lang en recht is kom en de rijbaan geaccentueerd wordt door de molgoot in de as van de weg en betonnen randen, kom je als automobilist in een soort van koker terecht. Alleen ter hoogte van kruispuntvlakken en as-verspringingen (figuur 22) zijn geen geparkeerde voertuigen aanwezig en is er geen concrete afbakening tussen voetgangersruimte en de ruimte voor het overige verkeer. Op deze punten ligt de snelheid van het autoverkeer lager. Doordat de auto's echt hun eigen ruimte hebben is de



interactie tussen de verkeersdeelnemers erg verkeersmatig. Verkeer van rechts krijgt voorrang en voetgangers worden eigenlijk niet voorgelaten, maar wachten totdat ze kunnen oversteken.

### Conclusie

Hoewel de winkelfunctie duidelijk naar voren komt, zijn deze grotendeels voor het autoverkeer niet zichtbaar door de vele geparkeerde voertuigen. Wel zijn de materialen op elkaar afgestemd en deels geïnspireerd door de omgeving (de vaart). Verkeersborden zijn niet in het ontwerp aanwezig, parkeervakken zijn wel aangegeven, maar springen niet erg in beeld wanneer ongebruikt. Snelheid van het autoverkeer is relatief hoog, zeker in acht nemende dat de straat het centrum van Dedemsvaart vormt. Het autoverkeer en fietsers zijn duidelijk gescheiden van de voetgangers. Door dat de geparkeerde auto's zijn ze ook nog eens slecht zichtbaar voor elkaar. Interactie tussen de verkeersdeelnemers wordt niet gekenmerkt door een verblijfsgedrag, maar door verkeersgedrag.

---

Cluster 1	++	Cluster 2	+++	Cluster 3	+	Cluster 4	-	Eindoordeel	+
-----------	----	-----------	-----	-----------	---	-----------	---	-------------	---

---

#### 5.1.4 Kruispunt Siegerswoude

Kruispunt Siegerswoude is gelegen in het buitengebied van Friesland, tussen Oosterwolde en Drachten. Twee doorgaande wegen kruisen elkaar op dit punt.



**Figuur 23: Impressie kruispunt Siegerswoude.**    **Figuur 24: Impressie kruispunt Siegerswoude.**

- Welke functies komen naar voren in het ontwerp?
- Welke kenmerken van de omgeving komen terug in het ontwerp?
- Welke materialen zijn gebruikt als bestrating?
- Welke andere objecten zijn toegepast in het ontwerp?

Er komen geen concrete functies terug in het ontwerp, omdat er eigenlijk geen daadwerkelijke functies aanwezig zijn in de omgeving. Twee woonhuizen grenzen min of meer aan het kruispunt, maar zijn gericht op twee van de vier toegangswegen die leiden naar het kruispunt. Wel komt de aangelegene vaart terug in het ontwerp. Houten 'aanleppalen' en lantaarnpalen markeren de entrees van het kruispunt (figuur 25) en er is zelfs een neppe brug over de vaart gecreëerd (figuur 24), waardoor passanten op de aanwezigheid van het water worden gewezen. Het kruispunt is volledig beklinterd in twee verschillende soorten kleuren. Rood in het midden met een gelige band er om

heen (figuur 23 en 26), waarop bankjes, overige lantaarnpalen en een overkapping zijn gepositioneerd.

Welke verkeersborden zijn aanwezig?

Welke verkeerstekens zijn aanwezig?

Welke geboden en verboden gelden er?

Welke andere verkeersmaatregelen zijn aanwezig?

Op het kruispunt zelf zijn geen verkeersborden, -tekens en -maatregelen aanwezig. De toegangswegen bevatten wel bebording wat betreft de positie van de fietsers, maar zijn in principe geen onderdeel van het Shared Space ontwerp. Het kruispunt wordt wel ingeleid door zwart-witte verkeerspaaltjes (figuur 25).



Figuur 25: Een entree van het kruispunt.



Figuur 26: Overkapping.

Welk snelheidsregime geldt er in het Shared Space ontwerp?

Wat is de indruk van de gereden snelheid van het aanwezige verkeer?

Het Shared Space ontwerp is gelegen in een 60 km/u zone. De snelheid van het autoverkeer is relatief laag en zal zo rond de 30 km/u liggen.

Is er hoogteverschil aanwezig in het ontwerp en hoe?

Hoe worden bepaalde gebieden van het ontwerp afgebakend?

Hoe zijn de verkeersdeelnemers met elkaar gemengd of gescheiden?

Wat is de indruk van hoe verkeersdeelnemers met elkaar interacteren?

Er is geen hoogteverschil aanwezig in het ontwerp en alle verkeerssoorten zijn met elkaar gemengd. De gele strook klinkers is in feite wel wat afgebakend voor voetgangers door het gebruik van een andere kleur en de positionering van de lantaarnpalen, maar het kruispunt nodigt ook voetgangers uit om het gehele plein te gebruiken. Ten tijde van het bezoek waren er geen voetgangers aanwezig. Wel fietsers en auto's, die allemaal hun eigen weg zoeken over het kruispunt. Zo is het voorgekomen dat twee auto's elkaar aan de verkeerde kant passeerden, maar leverde geen problemen op vanwege de beschikbare ruimte. Automobilisten kijken naar elkaar en zoeken dus hun eigen weg.

### Conclusie

Functies zijn in principe niet aanwezig en kunnen daardoor ook niet terugkomen in het ontwerp, de naastgelegen vaart komt wel goed terug in het ontwerp. Vooral om de entrees van het kruispunt te

accentueren, jammer dat er nog zwart-witte verkeerspaaltjes worden toegepast. De houten 'aanlegpalen' alleen zouden al voldoen. Verder zijn er geen verkeerstechnische instrumenten aanwezig en automobilisten zoeken hun eigen weg op het kruispunt. Hier wordt goed naar elkaar gekeken.

---

Cluster 1	++	Cluster 2	++	Cluster 3	++	Cluster 4	++	Eindoordeel	++
-----------	----	-----------	----	-----------	----	-----------	----	-------------	----

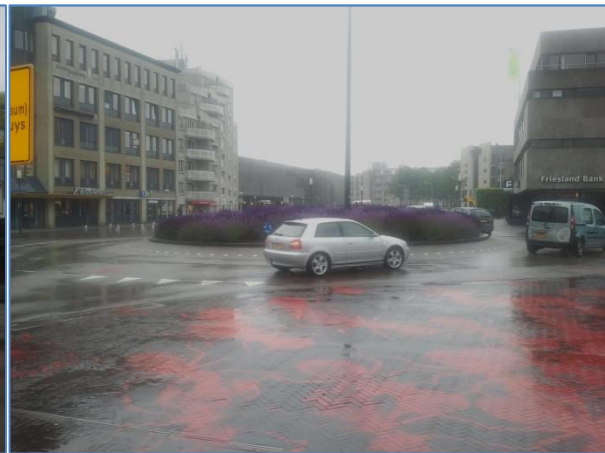
---

### 5.1.5 Laweiplein, Drachten

Het Laweiplein te Drachten is een van de showcases van het Shared Space concept en is een kruispunt van ontsluitingswegen.



Figuur 27: Impressie Laweiplein, Drachten.



Figuur 28: Impressie Laweiplein Drachten.

- Welke functies komen naar voren in het ontwerp?
- Welke kenmerken van de omgeving komen terug in het ontwerp?
- Welke materialen zijn gebruikt als bestrating?
- Welke andere objecten zijn toegepast in het ontwerp?

Functies en de expressie van de omgeving komen iets naar voren in het ontwerp doordat het plein een bepaalde allure uitstraalt, wat past bij het theater wat gevestigd is aan het Laweiplein. De hoogte van de omliggende fonteinen wordt bepaald door de drukte van het verkeer, een leuk accent tussen het verkeer en het ontwerp. De bestrating bestaat uit een rijbaan van asphalt, met daarom heen grote ruimtes die beklinterd zijn. Het rotonde-eiland bestaat uit heidevegetatie (figuur 28), verder zijn er geen specifieke objecten aanwezig.

- Welke verkeersborden zijn aanwezig?
- Welke verkeerstekens zijn aanwezig?
- Welke geboden en verboden gelden er?
- Welke andere verkeersmaatregelen zijn aanwezig?

Op het rotonde-eiland staan de verkeersborden D1 'rotonde: verplichte rijrichting', zodat het verkeer rechtsom de rotonde moet nemen. Ter hoogte van de rotonde zijn haaiantanden toegepast, het autoverkeer moet voorrang verlenen aan fietsers die net voor de rotonde op alle vier aansluitende wegen kunnen oversteken (figuur 30). Daarnaast zijn op al de vier samenkomende wegen aan het begin van het Shared Space ontwerp voetgangersoversteekplaatsen aanwezig (figuren 27 en 29), die niet ondersteund worden met een aanvullend verkeersbord. Het gehele

Shared Space ontwerp ligt op een plateau, waardoor er sprake is van drempels. Tot slot is het Shared Space ontwerp gelegen in een parkeerverbodszone.



Figuur 29: Een van de entrees van het Laweiplein.



Figuur 30: Fietzers in de voorrang rondom de rotonde.

Welk snelheidsregime geldt er in het Shared Space ontwerp?  
Wat is de indruk van de gereden snelheid van het aanwezige verkeer?

Het Shared Space ontwerp is gelegen in een 30 km/u zone, het verkeer rijdt vooral ter hoogte van de rotonde rustig, zodat er goed oogcontact gemaakt kan worden.

Is er hoogteverschil aanwezig in het ontwerp en hoe?  
Hoe worden bepaalde gebieden van het ontwerp afgebakend?  
Hoe zijn de verkeersdeelnemers met elkaar gemengd of gescheiden?  
Wat is de indruk van hoe verkeersdeelnemers met elkaar interacteren?

Hoogteverschil is in het ontwerp aanwezig om toegang te kunnen verlenen aan de verschillende gebouwen. Tussen de asfaltrijbaan en de beklinkerde gedeeltes van het plein is geen hoogteverschil aanwezig, maar het autoverkeer wordt door het verschillende materiaalgebruik wel gescheiden van de fietsers en voetgangers. De afbakening wordt nog eens benadrukt door de betonnen stenen die tussen de klinkers en het asfalt zijn aangebracht. Voetgangers en fietsers zijn op de beklinkerde gedeeltes met elkaar gemengd. Door de aanwezigheid van de rotonde interacteren de verkeersdeelnemers verkeersmatig met elkaar, fietsers krijgen voorrang, net zoals de voetgangers op de voetgangersoversteekplaatsen. Voetgangers krijgen bij de haaiantanden ook voorrang, terwijl dit officieel volgens de verkeersregels niet hoeft.

### Conclusie

De functies komen door de allure van plein wel wat naar voren, daarnaast heeft de drukte van het verkeer invloed op de omgeving omdat dat de hoogte van de fonteinen bepaald. Door de aanwezigheid van de rotonde is voorrang wel geregeld wat ondersteund wordt met verkeerstekens, daarnaast zijn er ook nog eens vier voetgangersoversteekplaatsen in het ontwerp aanwezig. Hierdoor is er voornamelijk sprake van verkeersmatige interactie tussen de verkeersdeelnemers. Deze voorrangreguleringen maken de scheiding tussen het auto-, fietsverkeer en voetgangers al groter dan het is, veroorzaakt door de asfalt rijbaan.

Cluster 1	+	Cluster 2	--	Cluster 3	++	Cluster 4	+/-	Eindoordeel	+/-
-----------	---	-----------	----	-----------	----	-----------	-----	-------------	-----



### 5.1.6 Oostenburgplein, Oosterwolde

Het kruispunt Oostenburg ligt net buiten het centrum van Oosterwolde. Het bevat een ontsluitingsweg van/naar het centrum. Aan het kruispunt is een supermarkt gevestigd, daarnaast grenzen er appartementencomplexen aan het kruispunt.



Figuur 31: Impressie Oostenburgplein, Oosterwolde.

Figuur 32: Impressie Oostenburgplein, Oosterwolde.

- Welke functies komen naar voren in het ontwerp?
- Welke kenmerken van de omgeving komen terug in het ontwerp?
- Welke materialen zijn gebruikt als bestrating?
- Welke andere objecten zijn toegepast in het ontwerp?

De functies supermarkt en wonen komen eigenlijk niet terug in het ontwerp, de functies worden eerder afgeschermd. Het kruispunt heeft door het Shared Space ontwerp een pleinachtig karakter, dat omringd wordt door bomenrijen. Door deze bomenrijen wordt het zicht ontnomen op de supermarkt en in minder mate op de appartementencomplexen, deze complexen torenen nog boven de bomenrijen uit. Het gehele plein bestaat uit klinkerbestrating. Achter de bomenrijen, dus rondom het gehele plein, is een voetpad gecreëerd door gebruik te maken van meer conventionele stoeptegels. Lantaarnpalen zijn zo opgesteld dat ze de entrees van het plein accentueren.

- Welke verkeersborden zijn aanwezig?
- Welke verkeerstekens zijn aanwezig?
- Welke geboden en verboden gelden er?
- Welke andere verkeersmaatregelen zijn aanwezig?

Er zijn geen verkeersborden of verboden aanwezig op het plein. Behalve een bord dat duidt op een eenrichtingsweg dat uitkomt op het plein. Doordat het gehele plein op een plateau is gesitueerd, zijn er nog wel drempelmarkeringen aanwezig. Deze zijn uitgevoerd in dezelfde kleuren als de bestrating en vallen daardoor niet erg op (figuur 33).



Figuur 33: Eentrebeeld Oostenburgplein.



Figuur 34: Voetpad rondom het plein.

Welk snelheidsregime geldt er in het Shared Space ontwerp?  
 Wat is de indruk van de gereden snelheid van het aanwezige verkeer?

Het Shared Space ontwerp is gelegen in een 30 km/u zone, de gereden snelheid van het aanwezige autoverkeer ten tijde van het locatiebezoek zal daarmee niet veel verschillen.

Is er hoogteverschil aanwezig in het ontwerp en hoe?  
 Hoe worden bepaalde gebieden van het ontwerp afgebakend?  
 Hoe zijn de verkeersdeelnemers met elkaar gemengd of gescheiden?  
 Wat is de indruk van hoe verkeersdeelnemers met elkaar interacteren?

Binnen het ontwerp van Oosterburg is geen hoogteverschil aanwezig. Rondom het pleinontwerp is een voetpad aangebracht door het gebruik van meer conventionele stoeptegels, gescheiden van het plein door de bomenrijen (figuur 34). Voor voetgangers is het echter vaak korter om het plein kriskras over te steken, wat verschillende passanten ook doen tijdens het locatiebezoek. Ouderen lijken meer de voetpaden te volgen. Op het plein zelf is niks van elkaar gescheiden, auto's en fietsers zoeken hun eigen weg. Er zijn bijvoorbeeld ook geen parkeervakken aanwezig, maar automobilisten zoeken zelf een plek om te parkeren, zoals op de verschillende figuren te zien valt. Doordat er één doorgaande hoofdstroom van verkeer is, is er ten tijde van het locatiebezoek weinig voorrangconflicten gesignaleerd. Daardoor valt er weinig te zeggen over de interactie tussen de verschillende verkeersdeelnemers.

*Conclusie*

De Oosterburg is Shared Space zoals veel mensen het zien, één groot plein waar iedereen mag gaan en staan waar hij wil. In dit ontwerp mag ook geparkeerd worden waar men wil. Het voetpad rondom het plein zorgt wel voor een afscheiding tussen de voetgangers en de overige verkeersdeelnemers. Maar het ontwerp nodigt voetgangers wel uit om het plein over te steken, omdat dit vaak ook korter is maken voetgangers hier gebruik van. Hoewel het ontwerp goed te noemen is, komen de functies eigenlijk niet naar voren. Bij de supermarkt lagen kansen, maar deze valt totaal niet op en is afgeschermd door een bomenrij (figuur 34).

Cluster 1	+/-	Cluster 2	+++	Cluster 3	++	Cluster 4	++	<b>Eindoordeel</b>	<b>++</b>
-----------	-----	-----------	-----	-----------	----	-----------	----	--------------------	-----------

### 5.1.7 Prins Hendrikkade, Sneek

De Prins Hendrikkade is een ontsluitingsweg direct gelegen langs het centrum van Sneek en een gracht. Het Shared Space ontwerp kent één groot kruispunt in de vorm van een rotonde en diverse andere t-splittingsen met aftakkingen het centrum in. Langs de wegvakken is aan één zijde parkeervakken aangebracht.



Figuur 35: Impressie Prins Hendrikkade, Sneek.



Figuur 36: Impressie Prins Hendrikkade, Sneek.

- Welke functies komen naar voren in het ontwerp?
- Welke kenmerken van de omgeving komen terug in het ontwerp?
- Welke materialen zijn gebruikt als bestrating?
- Welke andere objecten zijn toegepast in het ontwerp?

Ter hoogte van de rotonde staan grote terrassen opgesteld van de aangrenzende horecagelegenheden, waardoor duidelijk naar voren komt dat men er verblijft. Maar de nadruk van het ontwerp ligt bij de gracht. Het voetpad langs de gracht heeft een andere verharding, een gele grindvorm, en door de bomenrijen een uitstraling van een promenade (figuur 36). Rondom de rotonde staan houten lichtmasten die verwijzen naar de masten van de schepen. Naast het genoemde gele grind, bestaat de rest van het ontwerp uit klinkerbestrating. Tussen de rijbanen en voetpaden is gebruik gemaakt van betonnen banden.

- Welke verkeersborden zijn aanwezig?
- Welke verkeerstekens zijn aanwezig?
- Welke geboden en verboden gelden er?
- Welke andere verkeersmaatregelen zijn aanwezig?

Op het rotonde-eiland staan de verkeersborden D1 'rotonde: verplichte rijrichting', zodat het verkeer rechtsof de rotonde moet nemen. Ter hoogte van de rotonde zijn haaiantanden toegepast (figuur 35), waarmee al het verkeer op de rotonde voorrang heeft. Fietsers hebben tevens voorrang op de rotonde en maken gebruik van dezelfde rijbaan als het autoverkeer. In het ontwerp zijn twee voetgangersoversteekplaatsen aanwezig op wegvakken, die ondersteund worden met de borden L2 'voetgangersoversteekplaats' (figuur 36). Daarnaast geldt er in het centrum een parkeerverbodszone en voor de parkeervakken die er zijn geldt een parkeertarief wat ook door middel van een zone-bord wordt aangegeven. Tot slot ligt de rotonde op een plateau die aangegeven wordt met drempels met de bijhorende markering (figuur 37).





**Figuur 37: Drempelmarkeringen.** **Figuur 38: Automobilisten snijden de bocht af bij het verlaten van de rotonde.**

Welk snelheidsregime geldt er in het Shared Space ontwerp?  
 Wat is de indruk van de gereden snelheid van het aanwezige verkeer?

Het Shared Space ontwerp is gelegen in een 30 km/u zone. De indruk die ontstaan is tijdens het locaties bezoek, is dat automobilisten ter hoogte en op de rotonde een passende snelheid hanteren. Op de wegvakken wordt op hogere snelheid gereden, echter door de drukte hebben slechts enkele automobilisten hier mogelijkheid toe.

Is er hoogteverschil aanwezig in het ontwerp en hoe?  
 Hoe worden bepaalde gebieden van het ontwerp afgebakend?  
 Hoe zijn de verkeersdeelnemers met elkaar gemengd of gescheiden?  
 Wat is de indruk van hoe verkeersdeelnemers met elkaar interacteren?

Op de wegvakken bestaat een hoogteverschil tussen de rijbaan en het voetpad, in de vorm van een stoepband. Ter hoogte van de rotonde is de rijbaan verhoogd door middel van een plateau, waarmee de rijbaan op gelijke hoogte komt liggen met de voetpaden. Betonnen banden, zonder hoogteverschil, geven de rijbaan aan voor het autoverkeer, voornamelijk bij de rotonde. Door het missen van het hoogteverschil snijden veel automobilisten de bocht af bij het verlaten van de rotonde (figuur 38). Ter hoogte van de terrassen is er een pleinidee gecreëerd door de betonnen banden niet gebruiken, waardoor een beklinkerd geheel ontstaat (figuur 38). Op de wegvakken hebben voetgangers dus duidelijk hun eigen gescheiden ruimte, aan een zijde van de rijbaan worden de voetgangers ook afgeschermd door geparkeerde voertuigen (figuur 36). Op de rotonde is strikte scheiding minder aanwezig. Tevens maken fietsers op de rotonde gebruik van dezelfde rijbaan als het autoverkeer. De interactie tussen verkeersdeelnemers is verkeersmatig.

### Conclusie

De aanwezigheid van het water komt goed naar voren in het ontwerp, de terrassen duiden op een verblijfsfunctie. Er zijn diverse voetgangersoversteekplaatsen aanwezig, wat de voorrang tussen het autoverkeer en voetgangers reguleert. Daarnaast wordt de al aanwezige scheiding tussen het auto- en fietsverkeer en de voetgangers versterkt. Ter hoogte van de rotonde is deze scheiding minder aanwezig, hoewel de rijbaan voor het auto- en fietsverkeer wel wordt aangegeven. Op de rotonde geldt voorrangregulatie, waardoor de interactie tussen verkeersdeelnemers verkeersmatig is.

Cluster 1	++	Cluster 2	--	Cluster 3	+	Cluster 4	+/-	<b>Eindoordeel</b>	+/-
-----------	----	-----------	----	-----------	---	-----------	-----	--------------------	-----



### 5.1.8 Raadhuisplein, Haren

Naast het Raadhuisplein, dat gelegen is in het centrum van Haren, wordt ook een groot deel van Rijksstraatweg meegenomen in de inventarisatie. De Rijksstraatweg is een ontsluitingsweg dat dwars door het centrum van Haren gelegen is en gekenmerkt wordt door de aanwezigheid van talloze winkels, horeca en dergelijke.



Figuur 39: Impressie Raadhuisplein, Haren.



Figuur 40: Impressie Rijksstraatweg, Haren.

- Welke functies komen naar voren in het ontwerp?
- Welke kenmerken van de omgeving komen terug in het ontwerp?
- Welke materialen zijn gebruikt als bestrating?
- Welke andere objecten zijn toegepast in het ontwerp?

Doordat de Rijksstraatweg zo smal is, zijn de winkels voor passanten duidelijk te zien (figuur 40). Op sommige pleinen staan terrassen tot aan de rijbaan, waardoor de verblijfsfunctie van het gebied wordt versterkt. De wegvakken bestaan uit een asfaltverharding voor het auto- en fietsverkeer met aan weerszijden beklinkerde voetpaden. Er zijn twee pleinen gerealiseerd, ter hoogte van de kerk (figuur 39) en aansluitend aan een ander plein (figuur 41). Tussen de rijbaan en voetpaden zijn bomen, lantaarnpalen en hekjes zo aangebracht dat ze het autoverkeer weren van de voetpaden.



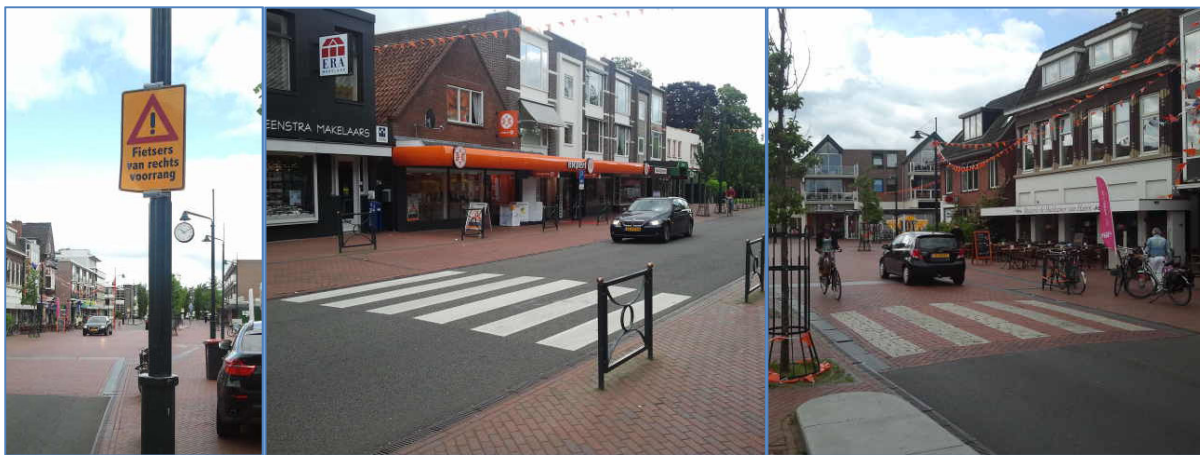
Figuur 41: Het tweede plein in het ontwerp.



Figuur 42: Voetpad op het Raadhuisplein.

- Welke verkeersborden zijn aanwezig?
- Welke verkeerstekens zijn aanwezig?
- Welke geboden en verboden gelden er?
- Welke andere verkeersmaatregelen zijn aanwezig?

Ter hoogte van het begin van elk voetpad is het verkeersbord G7 'voetpad' geplaatst, ook op het Raadhuisplein waar een pleinachtige indruk heerst is gebruik gemaakt van dit verkeersbord (figuur 42). Ter hoogte van een van de gecreëerde pleinen is een bord aangebracht met de tekst 'Fietzers van rechts voorrang' (figuur 43). Verder zijn in het ontwerp twee voetgangersoversteekplaatsen aanwezig. Een daarvan is gelegen halverwege een wegvak (figuur 44), de ander vormt de entree tot een van de twee pleinen en is aangebracht in het klinkerpatroon (figuur 45). Er geldt in het gebied waar het Shared Space ontwerp gelegen is een parkeerverbodszone en een zone dat er een parkeertarief gehanteerd wordt voor de parkeervakken die er aanwezig zijn. In het Shared Space ontwerp zijn geen parkeervakken aanwezig, afgezien van een klein aantal verspreide gehandicaptenparkeerplaatsen en plekken die gelegenheid geven voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen, die respectievelijk aan worden geduid met de verkeersborden E6 en E7.



Figuur 43: Fietzers van rechts voorrang. Figuur 44: Figuur 45: Voetgangersoversteekplaatsen.

Welk snelheidsregime geldt er in het Shared Space ontwerp?  
 Wat is de indruk van de gereden snelheid van het aanwezige verkeer?

Het Shared Space ontwerp is gelegen in een 30 km/u zone. De indruk die ontstaan is tijdens het locatiebezoek, is dat het autoverkeer meer tegen de 40km/u aanrijdt. In ieder geval voelt de gereden snelheid te hoog aan voor op de pleinen, met name voor het kleinere en minder overzichtelijke Raadhuisplein.

Is er hoogteverschil aanwezig in het ontwerp en hoe?  
 Hoe worden bepaalde gebieden van het ontwerp afgebakend?  
 Hoe zijn de verkeersdeelnemers met elkaar gemengd of gescheiden?  
 Wat is de indruk van hoe verkeersdeelnemers met elkaar interacteren?

Er is geen hoogteverschil in het ontwerp aanwezig, tussen de asfalt rijbaan en beklinterde voetpaden zijn slechts roosters aanwezig voor de afvoer van regenwater. De voetpaden worden wel duidelijk afgescheiden van de rijbaan door de eerder benoemde objecten onder cluster 1, daarnaast wordt de scheiding duidelijk gemaakt door het gebruik van verschillende materialen. De pleinen vallen hierdoor wel meer op, waar een mindere strikte scheiding is tussen het auto-, fietsverkeer en voetgangers. Maar de borden G7 'voetpad' wijzen dan wel weer een plek aan voor de voetganger. De interactie tussen verschillende verkeersdeelnemers in dit Shared Space ontwerp bestaat voornamelijk uit oversteekbewegingen van voetgangers. Op de voetgangersoversteekplaatsen krijgen ze voorrang van het autoverkeer en anders wachten voetgangers tot het autoverkeer voorbij is.

## Conclusie

De winkels zijn voor de passanten goed zichtbaar, waardoor de verblijfsfunctie duidelijk naar voren komt. Er wordt gebruik gemaakt van mooie objecten om de voetpaden af te scheiden van de rijbaan. Helaas wordt elk voetpad benadrukt door het gebruik van verkeersbord G7 'voetpad', waardoor het bijvoorbeeld ook voor fietsers niet is toegestaan om gebruik van de voetpaden te maken, terwijl deze groep verkeersdeelnemers door het ontbrekende hoogteverschil makkelijk van de rijbaan het voetpad op kan fietsen. De asfalt rijbaan leidt er toe dat auto's een eigen ruimte hebben, wel vallen de pleinen, waar een minder strikte scheiding is tussen de verkeersdeelnemers, beter op. Toch is de snelheid ook hier aan de hoge kant te noemen.

---

Cluster 1	++	Cluster 2	--	Cluster 3	+/-	Cluster 4	+/-	Eindoordeel	+/-
-----------	----	-----------	----	-----------	-----	-----------	-----	-------------	-----

---

### 5.1.9 Rechtbankstraat, Tiel

Hoewel het project de Rechtbankstraat wordt genoemd, ligt het Shared Space ontwerp vooral in de Nieuwe Tielseweg. De Nieuwe Tielseweg is een ontsluitingsweg, op de plek van het Shared Space ontwerp sluiten twee wegen aan, de Rechtbankstraat en Kwelkade. Direct aan het ontwerp grenst het rechtbankgebouw.



Figuur 46: Impressie Rechtbankstraat, Tiel.



Figuur 47: Impressie Rechtbankstraat, Tiel.

- Welke functies komen naar voren in het ontwerp?
- Welke kenmerken van de omgeving komen terug in het ontwerp?
- Welke materialen zijn gebruikt als bestrating?
- Welke andere objecten zijn toegepast in het ontwerp?

Het rechtbankgebouw staat prominent in beeld. Voor de rijbaan is asfalt gebruikt, op de rotonde is tevens rood asfalt aanwezig dat functioneert als fietsstrook. Het voetpad rondom de rotonde is tevens uitgevoerd in asfalt, de ruimtes naast de rijbaan voor de het gerechtsgebouw bestaan uit gelige bestrating. De rijbaan heeft een rijbaanscheiding doordat er drie middengeleiders aangebracht zijn met lantaarnmasten (figuur 47). Daarnaast zijn er diverse hekjes, bankjes en lagere lantaarnpalen in het ontwerp geplaatst (figuren 48 en 49).



Welke verkeersborden zijn aanwezig?  
Welke verkeerstekens zijn aanwezig?  
Welke geboden en verboden gelden er?  
Welke andere verkeersmaatregelen zijn aanwezig?

De rotonde is omgeven door verkeersbebording en –tekens. Op het rotonde-eiland staan de verkeersborden D1 'rotonde: verplichte rijrichting', zodat het verkeer rechtsom de rotonde moet nemen. Het verkeer op de rotonde heeft voorrang op het verkeer dat van de aansluitende wegen aankomt, wat door middel van haaiantanden op het wegdek wordt aangegeven. Deze haaiantanden worden ondersteund met de verkeersborden B6 'Verleen bestuurders voorrang op de kruisende weg'. Niet alleen het verkeer op de rotonde heeft voorrang, ook voetgangers hebben rondom de rotonde voorrang waarvoor voetgangersoversteekplaatsen zijn aangebracht. Deze worden tevens ondersteund met bebording, in dit geval gaat het om de verkeersborden L2 'voetgangersoversteekplaats' (figuren 46 en 47). Op de rotonde zelf is een fietsstrook aanwezig, uitgevoerd met rood asfalt met daarop het fietssymbool (figuur 48). Er is een kleine aftakking om de fietser te geleiden naar de ruimte naast het wegvak voor het gerechtsgebouw (figuur 49). Op het wegvak voor het gerechtsgebouw is een parkeerverbod ingesteld door het gebruik van de borden E1 'parkeerverbod'. Ook op twee andere wegen die aansluiten op de rotonde hebben een parkeerverbod, maar omdat die buiten het Shared Space ontwerp vallen worden die buiten beschouwing gelaten.



Figuur 48: Rotonde zonder hoogteverschil, met scheiding. Figuur 49: Klein fietsstrookje om de fietser te geleiden.

Welk snelheidsregime geldt er in het Shared Space ontwerp?  
Wat is de indruk van de gereden snelheid van het aanwezige verkeer?

In het Shared Space ontwerp geldt de algemene snelheid van 50 km/u voor binnen de bebouwde kom. Door de aanwezigheid van de rotonde en dat het autoverkeer hierop voorrang moet verlenen aan alle verkeersdeelnemers, is de snelheid relatief laag.

Is er hoogteverschil aanwezig in het ontwerp en hoe?  
Hoe worden bepaalde gebieden van het ontwerp afgebakend?  
Hoe zijn de verkeersdeelnemers met elkaar gemengd of gescheiden?  
Wat is de indruk van hoe verkeersdeelnemers met elkaar interacteren?

De rotonde bevat geen hoogteverschillen, wel is er een scheiding tussen alle typen verkeersdeelnemers. Auto's op het asfalt, fietsers die hun eigen fietsstrook hebben en voetgangers maken gebruik van het asfaltpad dat afgebakent is door het gebruik van hekjes (figuur 48). Soms

snijden fietsers een stukje af door gebruik te maken van het voetpad. Op het wegvak voor het gerechtsgebouw is wel hoogteverschil aanwezig tussen de rijbaan en de ruimte voor fietsers en voetgangers. Fietsers en voetgangers zijn niet gescheiden, maar omdat het wegvak dat opgenomen is in het Shared Space ontwerp relatief kort is, fietsen de fietsers in een rechte beweging (figuur 49). De interactie tussen verkeersdeelnemers is verkeersmatig, veroorzaakt door de voorrangreguleringen op de rotonde.

### Conclusie

De rechtbank komt goed naar voren en het ontwerp is pleinachtig te noemen door het gebruik van bankjes en lage lantaarnpalen. De rest van het ontwerp is behoorlijk verkeerstechnisch te noemen, alle verkeerstekens zoals de haaiantanden en voetgangersoversteekplaatsen worden ondersteund met bebording en er zijn zelfs fietsstroken aanwezig. Dit duidt op strikte scheidingen in het ontwerp en door de voorrangreguleringen is er voor de verkeersdeelnemers geen eens de mogelijkheid om te 'onderhandelen' over de voorrang.

---

Cluster 1 + Cluster 2 --- Cluster 3 ++ Cluster 4 -- **Eindoordeel** -

---

#### 5.1.10 Rengerslaan, Leeuwarden

De Rengerslaan is gelegen naast de Noordelijke Hogeschool Leeuwarden (NHL) en fungeert als proeftuin voor het Kenniscentrum Shared Space. Doordat de hoofdbushalte en parkeervoorzieningen voor auto's aan de overkant liggen van de Rengerslaan ten opzichte van de Hogeschool, zijn er veel overstekende voetgangers aanwezig.



Figuur 50: Impressie Rengerslaan Leeuwarden.



Figuur 51: Impressie Rengerslaan, Leeuwarden.

- Welke functies komen naar voren in het ontwerp?
- Welke kenmerken van de omgeving komen terug in het ontwerp?
- Welke materialen zijn gebruikt als bestrating?
- Welke andere objecten zijn toegepast in het ontwerp?

De NHL is goed zichtbaar vanaf het Shared Space ontwerp, het ontwerp gaat ook over in een plein dat voor de NHL is gelegen. Alleen deze connectie is niet zo opvallend, aangezien het Shared Space ontwerp gescheiden wordt van het plein door groenvoorzieningen (rechterzijde figuur 50). De hoofdbushalte, waar continue veel studenten aan het wachten zijn, is opvallend te noemen door het

grote ontwerp van een overkapping (figuur 51). Het Shared Spaceontwerp bestaat volledig uit klinkerbestrating, alleen voor de bushaltes zijn stoeptegels gebruikt die verhoogd zijn aangebracht om een gelijkvloerse instap met de bus mogelijk te maken. Verder zijn er een aantal bijzondere lichtmasten aanwezig op het plein (figuur 51, direct rechts van de bushalte).

Welke verkeersborden zijn aanwezig?

Welke verkeerstekens zijn aanwezig?

Welke geboden en verboden gelden er?

Welke andere verkeersmaatregelen zijn aanwezig?

Ter hoogte van de NHL zijn een groot aantal gehandicaptenparkeerplaatsen gerealiseerd door de plaatsing van de verkeersborden E6 (figuur 52), parkeervakken worden verder niet aangegeven door belijning of iets dergelijks. Een van de twee entrees tot het Shared Space ontwerp voor autoverkeer bestaat uit een middenberm, waar het verkeersbord D7 'Gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te gaan aan de zijde die pijl aangeeft' gebruikt is om het autoverkeer rechts de middenberm te laten passeren (figuur 53). Tevens begint daar ook een fietspad, dat aangegeven wordt door verkeersbord G11 'verplicht fietspad'. Opvallend is het gebruik van verkeersbord J37 'Gevaar' met het onderbord 'Obstakels' bij de entree van het Shared Space ontwerp, om welke obstakels het dan moet gaan is onduidelijk. Het Shared Space ontwerp is gelegen in een parkeerverbodszone, die specifiek ingesteld lijkt te zijn voor het Shared Space ontwerp.



Figuur 52: Gehandicaptenparkeerplaatsen.



Figuur 53: Entree met middenberm.

Welk snelheidsregime geldt er in het Shared Space ontwerp?

Wat is de indruk van de gereden snelheid van het aanwezige verkeer?

In het Shared Space ontwerp geldt de algemene maximum snelheid van 50 km/u in de bebouwde kom. De indruk bestaat dat het meeste verkeer het ontwerp passeert met een snelheid van rond de 40 km/u.

Is er hoogteverschil aanwezig in het ontwerp en hoe?

Hoe worden bepaalde gebieden van het ontwerp afgebakend?

Hoe zijn de verkeersdeelnemers met elkaar gemengd of gescheiden?

Wat is de indruk van hoe verkeersdeelnemers met elkaar interacteren?

Los van de verhoogde bushaltes is er geen hoogteverschil in het Shared Space ontwerp aangebracht. Het ontwerp bestaat in principe uit één groot plein, waarbij gebieden niet afgebakend zijn, wel is er een aparte ruimte voor voetgangers achter de hoofdbushalte. Maar verder zijn er geen aparte voetgangersvoorzieningen aanwezig. Auto's, fietsers en voetgangers maken gebruik van het

plein, waarbij voetgangers voornamelijk oversteekbewegingen maken. Dit gebeurt over het gehele plein en ze laten het autoverkeer voor. Anders rijdt het autoverkeer, door de hoeveelheid aanwezige ruimte, wel om de voetgangers heen, waardoor die vaak ongestoord door kunnen lopen.

### Conclusie

De NHL is duidelijk aanwezig waardoor passanten geattendeerd worden op de aanwezigheid van de Hogeschool. De hoofdbushalte is ook prominent in beeld en er zijn vrijwel continue wachtende studenten aanwezig. Verkeersborden die er zijn gaan voornamelijk over geboden, voorrang of iets dergelijks wordt niet geregeld. Doordat de gehandicaptenparkeerplaatsen slechts aangegeven worden door bebording, wordt er geen aparte parkeerruimte gecreëerd. Wanneer er geen auto's geparkeerd staan, maakt deze ruimte gewoon onderdeel uit van het plein in dezelfde bestrating zonder dat deze onderbroken wordt door belijning. Het autoverkeer rijdt relatief rustig over het plein heen en rijden om overstekende voetgangers heen. Ter hoogte van de middenberm waarbij het autoverkeer niet kan uitwijken, worden auto's voorgelaten door de voetgangers.

Cluster 1 ++ Cluster 2 +/- Cluster 3 ++ Cluster 4 ++ **Eindoordeel ++**

#### 5.1.11 Ranglijst

Op basis van de beoordelingen van de verschillende Shared Space ontwerpen is er een ranglijst op te stellen. Hieronder zijn de geïnventariseerde Shared Space ontwerpen gerangschikt van welke als beste beoordeeld is tot welke het minst. Bij de Shared Space ontwerpen waarbij het eindoordeel gelijk aan elkaar zijn, is naar de scores van de clusters gekeken zodat er een rangschikking mogelijk gemaakt is.

Shared Space locaties	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3	Cluster 4	Eindoordeel
Kruispunt Siegerswoude	++	++	++	++	++
Oostenburgplein, Oosterwolde	+/-	+++	++	++	++
Brink, Oosterwolde	+	++	+	++	++
Rengerslaan, Leeuwarden	++	+/-	++	++	++
Julianastraat, Dedemsvaart	++	+++	+	-	+
Prins Hendrikkade, Sneek	++	--	+	+/-	+/-
Raadhuisplein, Haren	++	--	+/-	+/-	+/-
Laweiplein, Drachten	+	--	++	+/-	+/-
De Kaden, Drachten	+	--	++	-	+/-
Rechtbankstraat, Tiel	+	---	++	--	-

Kruispunt Siegerswoude, Oostburg in Oosterwolde, De Kaden in Drachten en Rechtbankstraat Tiel zullen onderwerp zijn van de casestudies.



## 5.2 Doelbereiking

Hoewel het onderzoek verder niet ingaat op de doelbereiking van het concept Shared Space, namelijk het verbeteren van de openbare ruimte en verkeersveiligheid, wordt er in deze paragraaf nog wat aandacht gegeven aan deze aspecten.

### 5.2.1 Verbetering openbare ruimte

In figuren 55, 58, 60, 62 en in de bijlage zijn foto's opgenomen van de voormalige wegontwerpen op de geïnventariseerde Shared Space locaties. Alleen van het voormalige wegontwerp van de Brink in Oosterwolde is geen foto gevonden. Uit de foto's blijkt dat de voormalige wegontwerpen verkeerstechnisch van aard waren. In vier gevallen is er sprake geweest van aanwezige verkeerslichten. Op basis van de foto's is al gelijk te vernemen dat de kwaliteit van de openbare ruimte op de locaties is toegenomen door het concept Shared Space.

Gelet op de gevonden meetmethoden van de ruimtelijke kwaliteit in de openbare ruimte (zie paragraaf 2.4.2), zijn de bezochte Shared Space ontwerpen als uniek te beschouwen, doordat alle ontwerpen banden hebben met de omgeving waarin ze liggen en functies die er ter plaatse zijn. De Shared Space ontwerpen zijn specifiek ontworpen, voor op die plek, met dit concept.

Verder wordt er in de ontwerpen gebruikt gemaakt van hoogwaardiger materialen. Bestrating bestaat niet uit standaard klinkers of stoeptegels zoals in de voormalige wegontwerpen, maar hebben specifieke kleuren en patronen. Daarnaast is er extra aandacht voor objecten, variërend van omgevingsgerelateerde objecten tot lichtmasten.

Het is wel te stellen dat het onderdeel protection van de 12 kwalitatieve criteria (zie figuur 6) voor openbare ruimtes minder goed scoort, doordat confrontaties tussen verschillende verkeerstypen binnen het Shared Space concept juist opgezocht worden. Alleen berust dit meer op een subjectief gegeven dan een objectieve. Doordat verkeersdeelnemers juist het idee hebben dat het minder veilig is, passen ze een verkeersveiliger en socialer gedrag toe.

De Shared Space ontwerpen voldoen wel meer aan de overige twee onderdelen van de 12 kwalitatieve criteria, namelijk comfort en enjoyment. Zo zijn de mogelijkheden voor lopen en verblijven veel groter dan in traditionele verkeerstechnische ontwerpen. In vrijwel alle gevallen is er ruimte beschikbaar om activiteiten te organiseren of standhouders een plaats te geven. De Shared Space ontwerpen zijn daarnaast meer ingesteld op verblijven en fungeren daardoor meer als mensruimte in plaats van verkeersruimte. Er wordt weinig gebruik gemaakt van traditionele objecten, want hoewel sommige Shared Space ontwerpen uiteindelijk best nog verkeerstechnisch te noemen zijn, stralen ze niet een dominante verkeerstechnische functie uit. Vaak komt dit al door het gebruik van andere bestratingsmaterialen dan asfalt en het gebruik van fraaiere lichtmasten. Deze laatste punten spelen in op het kopje enjoyment.

### 5.2.2 Verbetering verkeersveiligheid

Zoals aangegeven is in paragraaf 3.4.1 ontbreekt er nog steeds fundamenteel onderzoek naar de verkeersveiligheidseffecten van Shared Space. Dit zowel op het objectieve als het subjectieve vlak. Ongevalcijfers van op de in dit hoofdstuk besproken locaties zijn summier. Op de volgende pagina wordt de beschikbare data gepresenteerd in de tabellen 1 tot en met 4, die vervolgens kort besproken worden.



Jaren	Letselongevallen	Blikschade-ongevallen	Totaal
1994	0	1	1
1995	0	8	8
1996	0	2	2
1997	1	8	9
1998	1	2	3
1999	1	3	4
2000	0	0	0
2001	0	4	4
2002	2	6	8
2003	1	3	4
2004	2	6	8
2005	1	4	5
2006	2	2	4

Tabel 1: Ongevalcijfers kruispunt de Kaden Drachten (herinrichting in 1998). (Bron: Reid, 2009)

De ongevalcijfers op kruispunt de Kaden laten niet een consequent patroon zien. Zowel voor als na de herinrichting van het kruispunt wisselen het aantal ongevallen elkaar af. De letselongevallen die gebeurd zijn vielen allen in de categorie licht lichamelijk letsel, dus ernstige verwondingen ten gevolge van een verkeersongeval hebben zich in de betreffende tijdsperiode zich niet voorgedaan. Hoewel het cijfermateriaal voor de herinrichting beperkt is, lijkt het er op dat het aantal letselongevallen is toegenomen door de Shared Space herinrichting.

Jaren	Letselongevallen	Blikschade-ongevallen	Totaal
1998, 1999, 2000	4	23	27
2002, 2003, 2005	2	11	13

Tabel 2: Ongevalcijfers voor en na de herinrichting van het Laweiplein te Drachten. (Bron: Euser, 2006)

Na herinrichting van het Laweiplein is het aantal ongevallen ongeveer gehalveerd, net zoals het aantal gewonden die daaruit voortgekomen zijn. Doordat de rotonde in dit ontwerp een grote rol is het maar de vraag in hoeverre het Shared Space concept heeft bijgedragen aan de daling. Een conventionele rotonde had wellicht hetzelfde resultaat bereikt.

Jaren	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Aantal ongevallen	9	5	6	x	6	3
Aantal gewonden	0	0	1	x	0	0

Tabel 3: Ongevalcijfers Prins Hendrikkade Sneek (herinrichting in 2007). (Grontmij, 2012)

In de jaren voor de herinrichting vielen er gemiddeld zes á zeven ongevallen per jaar, na de herinrichting zijn in de jaren 2008 en 2009 respectievelijk zes en drie ongevallen geregistreerd. De

cijfers zijn beperkt waarmee vooralsnog niet te concluderen valt of de Shared Space herinrichting leidt tot minder verkeersongevallen.

Jaren	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<b>Aantal ongevallen</b>	6	12	10	9	14	14	6
<b>Aantal gewonden</b>	4	2	1	3	5	1	1
Jaren	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Aantal ongevallen</b>	14	5	9	4	3	5	4
<b>Aantal gewonden</b>	2	0	0	0	0	1	0

Tabel 4: Ongevalcijfers Raadhuisplein/Rijksstraatweg Haren (herinrichting in 2002). (Grontmij, 2008)

Nadat het Raadhuisplein en de Rijksstraatweg in Haren in 2002 zijn heringericht, is er slechts één verkeersslachtoffer geregistreerd in een tijdsbestek van ruim vijf jaar. Voor de herinrichting was er elk jaar één of meerdere gewonden te betreuen. Het totaal aantal ongevallen neemt gemiddeld ook af. Ook hier is weer de vraag in hoeverre het concept van Shared Space heeft bijgedragen aan de daling, want met de herinrichting is tegelijkertijd een 30 km/u zone ingesteld.

Op basis van de beschikbare data lijkt Shared Space voor een vermindering van het aantal verkeersongevallen te zorgen op de besproken locaties, met uitzondering van kruispunt de Kaden. Maar de cijfers zijn nog beperkt en het is de vraag of conventionele verkeersmaatregelen niet dezelfde resultaten zouden hebben bereikt. Zoals welk aandeel heeft het instellen van de 30 km/u zone in Haren gehad op de daling van het aantal verkeersslachtoffers. En bijvoorbeeld na de herinrichting van de Prins Hendrikkade in Sneek zijn de verkeersintensiteiten gedaald (Grontmij, 2012), dus er spelen nog andere verkeersveiligheidsfactoren mee die tot een daling van het aantal ongevallen kunnen hebben geleid.

### 5.3 Conclusies

Nu er tien Shared Space ontwerpen geïnventariseerd en beoordeeld zijn, kan er een concluderend beeld gevormd worden in hoeverre ontwerpuitgangspunten van Shared Space terugkomen in de praktijk. Hierbij een herhaling van de geformuleerde Shared Space ontwerpuitgangspunten:

- Expressie van de omgeving moet duidelijk naar voren komen
- In principe geen verkeersborden en andere verkeersmaatregelen
- Lage snelheid
- Mengen van verschillende typen verkeersdeelnemers
- Bij voorkeur geen grijs/zwart asfalt maar gekleurde bestrating

#### 5.3.1 Samenvattend

In de bezochte Shared Space ontwerpen worden over het algemeen specifieke omgevingskenmerken benadrukt, vooral aanwezig water lijkt bron voor inspiratie. De verschillende functies die aanwezig zijn in de Shared Space ontwerpen komen minder duidelijk naar voren. Er heerst nog een specifieke scheiding tussen de openbare ruimte en de functies die grenzen aan deze openbare ruimte. In principe maakt alleen de horeca gebruik van de mogelijkheid om hun

aanwezigheid goed te laten zien, door middel van terrassen. Overige winkeliers beperken het tot reclameborden.

In de meeste Shared Space ontwerpen wordt gebruik gemaakt van klinkerbestrating. Daardoor mist er het verkeerstechnische beeld wat de laatste jaren de openbare ruimte meer is gaan bepalen. Daarnaast zijn de gebruikte bestratingsmaterialen van hoger niveau dan de conventionele stoeptegels. In drie gevallen is er wel sprake van asfalt, echter zonder asmarkering en stoepranden, waardoor ook hier het verkeerstechnische beeld mist. Wel zorgt het gebruik van asfalt naast klinkerbestrating voor minder menging van verkeersdeelnemers.

Bebording wordt in een groot deel van de bezochte Shared Space nog toegepast, terwijl hier veel van achterwege gelaten kan worden. De rotondes in de ontwerpen van Drachten en Sneek hebben een minimum aantal aan bebording, terwijl in Tiel de rotonde omgeven wordt door bebording. Ook voetgangersoversteekplaatsen worden in sommige gevallen wel van ondersteunende bebording voorzien, in andere gevallen niet. De helft van de bezochte Shared Space ontwerpen zijn gelegen in parkeerverbodzones, waarvan één specifiek is ingesteld voor het Shared Space gebied (Leeuwarden).

Het overgrote deel van de bezochte Shared Space ontwerpen zijn gelegen in 30 km/u zones, waardoor de snelheid van het aanwezige autoverkeer al relatief laag is. Doordat een deel van de Shared Space ontwerpen op plateaus gelegen zijn, neemt de snelheid van het verkeer nog verder af. In de Shared Space ontwerpen waar hogere maximum snelheden gelden, wordt tevens met een relatief lage snelheid gereden.

Voetgangers hebben in vrijwel alle ontwerpen afgebakende ruimtes, in sommige gevallen worden ze nog wel uitgenodigd om gebruik te maken van het gehele ontwerp. Autoverkeer en fietsers delen de rijbaan in de meeste gevallen met elkaar. Zo niet, dan zijn de fietsers met de voetgangers gemengd. De rotonde in Tiel vormt hierop een uitzondering, waarop fietsstroken zijn aangebracht.

### *5.3.2 Concluderend beeld*

Gelet op de ranglijst, is te concluderen dat de pleinachtige Shared Space ontwerpen als beste scoren. Nu zijn alle bezochte Shared Space ontwerpen uiteraard niet een op een met elkaar te vergelijken. De bezochte Shared Space locaties liggen allen op verschillende locaties en kennen verschillende vormen van intensiteiten en verkeersdeelnemers. Maar specifiek gelet op de ontwerpuitgangspunten van Shared Space, scoren de pleinachtige Shared Space ontwerpen het best. In deze ontwerpen zijn de verkeersdeelnemers het meest met elkaar gemengd en is de ruimte aanwezig voor verkeersdeelnemers om hun eigen route te bepalen. Daarbij is dus ook de ruimte aanwezig om over de voorrang te 'onderhandelen'.

De minder scorende Shared Space ontwerpen verliezen vooral punten op het scheiden van verschillende verkeersdeelnemers en het toepassen van de hoeveelheid bebording. Voetgangers hebben in veel gevallen duidelijk een eigen afgebakende ruimte, wat de interactie met het autoverkeer niet bevordert. Bebording is in de helft van de gevallen nadrukkelijk aanwezig, waar de meesten in dat geval nog het aantal bebording tot het minimum proberen te beperken, zijn er ook ontwerpen die verkeerstekens met bebording ondersteunen. In ieder geval leidt elke vorm van voorrangregulering tot een verkeersmatige interactie tussen verkeersdeelnemers.

Verkeersmatige interactie vindt op de meeste Shared Space ontwerpen plaats, verkeer van rechts krijgt voorrang en in het algemeen laten voetgangers auto's voor gaan. Op de pleinachtige Shared Space ontwerpen rijdt het autoverkeer om voetgangers heen, waardoor die groep vaker ongestoord door kan lopen.

Hoewel karakteristieken van de omgeving vaak wel in de bezochte Shared Space ontwerpen terugkomen, zoals aanwezig water en dergelijke, komen functies van de gebieden minder goed naar voren. Dit blijft beperkt tot terrassen en reclameborden van ondernemers. Er is dan dat opzicht nog een duidelijke scheiding zichtbaar tussen openbare ruimte en privéruimte.

De openbare ruimte van de bezochte Shared Space ontwerpen is van hoger niveau dan conventionele openbare ruimtes. De bestrating is van hoger niveau en de lantaarnpalen en andere objecten die gebruikt worden wijken tevens af van het basismateriaal. Verder zijn de ontwerpen verbonden met de omgeving omdat deze tot uiting moet komen in het ontwerp, wat elk ontwerp tevens uniek maakt.

Lage snelheden van het autoverkeer zijn in alle Shared Space ontwerpen wel min of meer gerealiseerd, voor zover dat beoordeeld kon worden.

Concluderend betekent dat de ontwerpuitgangspunt 'lage snelheid' goed terugkomt in de praktijk. Het ontwerpuitgangspunt 'bij voorkeur geen zwart/grijs asfalt' komt overwegend ook goed terug in de praktijk. Het ontwerpuitgangspunt 'de expressie van de omgeving moet duidelijk naar voren komen' komt in principe voor de helft terug in de praktijk. Omgevingskenmerken zijn wel goed herkenbaar in Shared Space ontwerpen, echter de functies die ter hoogte van deze ontwerpen aanwezig zijn komen minder duidelijk naar voren. 'in principe geen verkeersborden en andere verkeersmaatregelen' en 'mengen van verschillende typen verkeersdeelnemers' zijn ontwerpuitgangspunten die erg samen blijken te hangen (zie de ranglijst in paragraaf 5.1.11, alleen de Julianastraat in Dedemsvaart vormt hier uitzondering op). In de Shared Space ontwerpen waar veel bebording aanwezig zijn, is ook een meer striktere scheiding te constateren tussen verschillende typen verkeersdeelnemers. In de helft van de bezochte Shared Space ontwerpen gaat dat goed, in de andere helft minder goed.

## 6. Casestudies

In de casestudies worden de gevolgde processen onderzocht in de totstandkoming van de kruispunten in Siegerswoude, Oosterwolde, Drachten en Tiel. De Shared-Space ontwerpen in de eerste twee plaatsen hebben de hoogste scores in het beoordelingskader behaald, de twee andere kruispunten de laagste scores.

De casestudies zijn gebaseerd op verslagen en documenten die opgesteld zijn tijdens het proces en interviews met projectbetrokkenen.

### 6.1 Casestudie Siegerswoude

Voorheen bestond het kruispunt Siegerswoude dat in het buitengebied gelegen is uit een voorrangskruispunt. Hoewel de route N917 van de Binnenwei op de Foarwurker Wei overgaat (zie figuur 54), bestond de voorrangsweg uit de Binnenwei – Bremerwei, de route tussen Ureterp en de Wilp. Het verkeer op de wegen Klauwertswai (vanuit Drachten) en Foarwurker Wei (vanuit Bakkeveen) diende voorrang te verlenen aan het overige verkeer.



Figuur 54: Ligging kruispunt Siegerswoude.

In 2008/2009 is het voorrangskruispunt gereconstrueerd naar een plein met het Shared Space gedachtegoed. In figuur 55 is het kruispunt voor de reconstructie afgebeeld, in paragraaf 5.1.4 is het Shared Space kruispunt Siegerswoude al nader toegelicht.

Deze casestudie is gebaseerd op verslagen en mailwisselingen die verkregen zijn via de gemeente Opsterland. Naast deze documenten zijn er drie gesprekken gevoerd met projectbetrokkenen, namelijk met de adviseur van verkeer en mobiliteit provincie Friesland, met een verkeerskundige van de gemeente en met de voormalige voorzitter van het Plaatselijk Belang (PB) Siegerswoude. Deze gesprekken hebben respectievelijk plaatsgevonden op 24 juli, 24 september en 1 oktober 2012. Het PB is een organisatie die bestaat uit inwoners van Siegerswoude die strijden voor de belangen van de inwoners van Siegerswoude.



Figuur 55: Kruispunt Siegerswoude voor reconstructie.    Figuur 56: Variant rotonde in plein.

### 6.1.1 Aanleiding

Het PB vraagt in 2005 om aandacht voor het kruispunt Siegerswoude bij gemeente Opsterland. Het kruispunt wordt als onveilig ervaren door diverse gebruikers. Aangezien het kruispunt zowel in beheer is bij gemeente Opsterland als bij provincie Friesland, schakelt de gemeente ook de provincie in. Het blijkt dat op het kruispunt weinig ongevallen plaatsvinden, maar deze ongevallen zijn vaak ernstig van aard. De provincie ziet als grootste knelpunt dat het oversteken voor fietsers onveilig is, omdat het autoverkeer (te) snel rijdt.

### 6.1.2 Proces

Het eerste idee is om rond het kruispunt een 60 km/u zone in stellen om de snelheid van het autoverkeer te verlagen. Door middel van een drempelplateau op het kruispunt wordt tevens deze lagere snelheid afgedwongen. Het PB geeft aan dat het dorp Siegerswoude behoefte heeft aan een markant punt, als entree van het dorp zodat Siegerswoude meer herkenbaar is, maar ook om er evenementen te kunnen organiseren. De gemeente reageert hier positief op, ook omdat dit ondersteunt wordt door het beleid wat beschreven is in het toenmalige geldende Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) uit 2001. Namelijk naast het garanderen van een goede bereikbaarheid van woningen en bedrijven, staat het optimaliseren van de leefbaarheid in de gemeente centraal. Het verblijfsklimaat van de landelijke gebieden speelt ook een rol, die moet naar een hoog niveau worden gebracht door samen te werken met inwoners en andere belanghebbenden met als doel om wegen goed in te passen in de omgeving.

Uit overleggen tussen de provincie en de gemeente komt het idee van een plein naar voren, het zou het eerste grotere Shared Space project worden buiten de bebouwde kom. Echter op bestuurlijk niveau ging dit plan in eerste instantie niet door. De toenmalige wethouder wilde vanwege aansprakelijkheid zijn vingers niet branden aan een dergelijk plein en prefereert een rotonde. De provincie denkt een doorbraak te hebben met een kleine rotonde waarvan het middeneiland overrijdbaar is voor grote voertuigen. Er wordt verder gewerkt met een rotonde in een plein, zodat het gebied landschappelijk en cultuurhistorisch er ook op vooruit gaat (figuur 56). Wat ook als doel is gesteld in het eerder besproken GVVP, dat de omgeving beter wordt betrokken bij het wegontwerp. Het doel dat opgesteld is voor de reconstructie van het kruispunt Siegerswoude is dan ook tweeledig, enerzijds het verbeteren van de verkeersveiligheid en anderzijds het verbeteren van de leefbaarheid rondom het kruispunt.



Na de verkiezingen treedt er een andere wethouder in dienst die wel wil gaan voor het plein, waarbij nu ook de term Shared Space publiekelijk wordt gebruikt. Het bestuur van het PB wordt door de gemeente meegenomen op een rondgang langs andere Shared Space projecten, zodat het PB een indruk krijgt van wat Shared Space inhoudt en wat het resultaat kan zijn. Het PB is enthousiast. Het PB mag dan ook de keuze maken waaraan verder wordt gewerkt, of het plein met de rotonde of een volwaardig Shared Space plein. Het PB kiest voor het laatste. De schaal en dimensies van het plein worden ontworpen door een landschapsarchitect van een adviesbureau. Daarnaast fungeert het bedrijf als een soort van voorzitter om de wensen van de verschillende partijen in kaart te brengen.

Doordat het PB heeft gekozen voor het Shared Space plein, is het ook eenvoudiger geweest om het Shared Space plein door de raad te krijgen. Immers het PB is woordvoerder van de bevolking en daarmee had de gemeente een gedragen voorstel.

De inrichting van het plein zelf is tot stand gekomen in een aankleedcommissie, deze bestond uit het PB en een coördinator planning en uitvoering van de gemeente. Binnen deze commissie zijn de ideeën van de fictieve brug en meerpalen uitgewerkt, maar zijn ook de kleur van de bestrating, welke lichtmasten en de locaties van de zitgelegenheden bepaald. Het PB wenste leilindes rondom het plein, hoewel dit eigenlijk niet past binnen de landschappelijke context van de omgeving heeft de gemeente er toch mee ingestemd. Vooral om het plein meer body te geven, zodat het plein ook van een verdere afstand eerder opvalt voor automobilisten.

Uit het interview met de voormalige voorzitter van het PB blijkt dat het PB erg tevreden is met de samenwerking die heeft plaatsgevonden met de gemeente. In principe zijn alle wensen uitgevoerd en daarmee bestaat er ook grote tevredenheid over het plein. Omdat omwonenden vertrouwen hebben gehad in het PB, heeft er weinig oponthoud plaatsgevonden door beklagers. Op informatieavonden gaven bestuursleden van het PB ook antwoord op vragen van bewoners, zodat het niet alleen een verhaal is geweest van de overheid.

Gedurende het proces zijn andere organisaties constant op de hoogte gehouden wat betreft de ontwikkelingen, zoals de camping die in de buurt gelegen is, landbouwers in de omgeving en de busmaatschappij.

In januari 2008 wordt het plan gepresenteerd aan de bewoners van het gebied, waarbij nog om ideeën wordt gevraagd van de bevolking. Inwoners hebben echter geen ideeën aangedragen en vervolgens is het Shared Space plein gerealiseerd.

### *6.1.3 Na het resultaat*

Sinds de realisatie van het Shared Space plein zijn er geen veranderingen in het ontwerp aangebracht. Bij de gemeente komt nog wel eens een klacht binnen over de onduidelijkheid van de situatie, deze klachten kwamen vooral binnen in de eerste weken na aanleg van het plein. Bij de afhandeling van deze klachten is aan de beklagers vooral uitgelegd wat het concept Shared Space inhoudt en wat dus de achterliggende gedachten zijn van het pleinontwerp.

### *6.1.4 Conclusie*

Voordat op bestuurlijk niveau groen licht was gegeven voor het Shared Space plein waren de omwonenden van het plein al betrokken in de vorm van het PB. De basis van het ontwerp is gelegd door een deskundig bureau, dat verder is ingevuld door het PB en de gemeente in de vorm van een

aankleedcommissie. Door de grote betrokkenheid van het PB lijkt het er op dat de inwoners veel invloed hebben gehad op het ontwerp van het plein, maar deze zijn voornamelijk op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen. Doordat het PB van het Shared Space concept was overtuigd, is het concept goed overeind blijven staan binnen de aankleedcommissie. Maar een groot open planproces met alle gebruikers is uiteindelijk niet aan de orde geweest, overige actoren zoals de busmaatschappij, de camping en de landbouwers zijn niet actief betrokken geweest bij de inrichting van het plein, wel zijn deze partijen continue geïnformeerd over de voortgang. Doordat er wel vertrouwen bestond in het PB vanuit de omwonenden is er weinig weerstand geweest tegen de realisering van het plein.

## 6.2 Casestudie Oostenburgplein, Oosterwolde

Het Oostenburgplein dat in 2005 is afgerond, vormt het kruispunt tussen de wegen 't Oost (de weg naar het centrum) en de Kuipenstreek. Naast deze wegen zijn er nog twee woonstraten en twee uitritten van de plaatselijke supermarkt op het plein aangesloten. De casestudie is gebaseerd op twee gesprekken. Het eerste gesprek heeft plaatsgevonden op 24 juli 2012 met de adviseur van verkeer en mobiliteit provincie Friesland, die destijds werkte bij de gemeente Ooststellingwerf en deel uitmaakte van de werkgroep inrichting. De tweede geïnterviewde betreft een projectleider uitvoering van de gemeente Ooststellingwerf, waarmee op 22 oktober 2012 gesproken is. Documenten waren op een memo na niet meer te verkrijgen.



Figuur 57: Ligging Oostenburgplein.



Figuur 58: Oostenburgplein voor reconstructie.

### 6.2.1 Aanleiding

Gemeente Ooststellingwerf is een van de eerste gemeenten die concreet zijn begonnen met het uitvoeren van Shared Space projecten. Naast het Oostenburgplein en de Brink, die eveneens aan bod gekomen is in dit onderzoek (paragraaf 5.1.1), zijn er nog meerdere Shared Space projecten in Oosterwolde te vinden. Het beleid van Ooststellingswerf is al een gehele tijd, nog voordat het label Shared Space was bedacht, om niet puur verkeerstechnische ontwerpen te realiseren waarin elke weggebruiker zijn eigen plekje heeft, maar ontwerpen op te stellen die recht doen aan de omgeving.

Het plein Oostenburg is ontstaan door ontwikkelingen in het gebied waar het gelegen is. Woningcorporatie WoonFriesland heeft nieuwbouw gerealiseerd, namelijk een drietal appartementencomplexen. In aanloop van deze plannen is er samengewerkt met de gemeente om



het kruispunt aan te passen aan de plannen. In figuur 59 is het voormalige kruispunt afgebeeld, in paragraaf 5.1.6 is de huidige situatie beschreven. Omdat de gemeente al actief bezig was met Shared Space, leek hier een goede kans te liggen voor een Shared Space plein aangezien er vijf wegen op dit punt bij elkaar komen (na de realisatie zijn het er een totaal van zeven geworden).

### 6.2.2 *Proces*

Verschillende partijen zijn geïnformeerd over het project, zoals de ouderenbond, werkgroep toegankelijkheid Oosterwolde, woonconsumentenorganisatie en omwonenden. De laatste groep betreffen omwonenden die in aangrenzende woonwijken wonen. Aangezien ter hoogte van het toen te realiseren Oostenburgplein nieuwe woningen werden gerealiseerd, had de gemeente niet te maken met huidige, direct aangrenzende bewoners. In deze informatievoorziening werd voornamelijk uitgelegd wat het concept Shared Space inhoudt en waarom de gemeente dit ging toepassen. En deze Shared Space informatie maakte deel uit van een groter informatiepakket, want tegelijkertijd werden de partijen ook over andere aspecten van het project ingelicht. Dit vond onder andere plaats in de vorm van een informatiebijeenkomst op een avond.

Binnen de werkgroep inrichting blijkt de geïnterviewde persoon het ontwerp te hebben opgezet, die een voorstander van het concept Shared Space was/is. Het ontworpen plein kon eventueel aangelegd worden met een soort van rotonde-eiland, zodat het verkeer meer geleid kon worden. Maar dit alternatief werd als een stok achter de deur gebruikt. Eerst wilde de gemeente zien of het plein goed functioneerde zonder een dergelijk eiland.

Tijdens de realisatie van de appartementencomplexen is het plein aangelegd in tijdelijke materialen, na voltooiing van de bouw zou het plein in zijn definitieve vorm worden gerealiseerd. Dit tijdelijke plein zorgde voor wat onrust blijkt uit de memo, dit is onder andere in de vorm van een ludieke actie aangegeven. De ouderenbond liet de Sint met een rollator over het plein lopen om de gemeente gevaren aan te tonen. Door de ouderenbond is er dan ook gepleit voor een eigen plek voor voetgangers, zodat de mindermobielen en verkeersonzekere mensen niet aan hun lot overgelaten zouden worden op het plein. Ook door de ervaringen wat de betrokken medewerkers al hadden met de overige Shared Space pleinen, is er op het plein een eigen plek voor voetgangers gerealiseerd. Dit door een grijze band van fraaie tegels rondom het plein aan te brengen. Zo kan de voetganger er voor kiezen om langs de randen van het plein te lopen of het plein dwars over te steken. Eveneens is deze ruimte afgeschermd door leilindes, die het plein omsluiten. Eveneens om te voorkomen dat automobilisten hun voertuigen te dicht op de appartementencomplexen parkeren, want dit leidde tot overlast van bijvoorbeeld autodampen en –lichten. Als bijkomend voordeel van de leilindes is dat het plein een besloten karakter heeft gekregen, waardoor ook de poorten tot het plein goed zichtbaar zijn geworden. Daarnaast maskeren de bomenrijen de harde wanden van de appartementencomplexen.

Achteraf bleek de gemeente vergeten een lokale basisschool te informeren, die opeens geconfronteerd werd met groepen leerlingen die het Shared Space plein moesten oversteken. De gemeente heeft bij deze school eveneens het concept van Shared Space nader toegelicht. De projectleider uitvoering heeft hierbij aangegeven dat ze als gemeente sindsdien nog bewuster zijn gaan kijken welke partijen betrokken en/of geïnformeerd moeten worden.

### 6.2.3 Na het resultaat

Na de aanleg heeft de gemeente een aantal klachten gehad, maar deze klachten gingen meer over het concept Shared Space dan over het plein zelf. Huidige klachten die nu nog voortkomen uit de bewoners die aan het Oostenburgplein wonen bestaan voornamelijk uit klachten over snelheid. In de avonduren rijdt een deel van de automobilisten met een flinke snelheid over het plein. De gemeente verwijt dit aan het feit dat er in de avonduren een laag aanbod van verkeer is. Om een Shared Space plein goed te laten werken is er wel een divers verkeersaanbod vereist en dat is hier niet het geval in de avonduren.

Het proces is niet geëvalueerd. Maar de gesproken ambtenaren zijn tevreden over het verlopen proces. Over het algemeen zijn de betrokkenen goed geïnformeerd geweest en het gerealiseerde is een mooi resultaat geworden. Een leerpuntje betreft de vergeten basisschool. Gemeente Ooststellingwerf is nog steeds een groot voorstander van Shared Space, maar drukt niet meer dat label er op. De gemeente wil gewoon mooie ruimtes creëren waar niet direct alle verkeerstypen hun eigen ruimtes hebben. Daarbij willen ze verschillende actoren actief bij betrekken.

### 6.2.4 Conclusie

Het ontwerp is in zijn geheel tot stand gekomen binnen de gemeente Ooststellingwerf. De rest van de betrokken actoren zijn voornamelijk geïnformeerd over de vorderingen van het project, daarbij is ook specifiek uitgelegd wat het concept Shared Space inhoudt. Van een volledige open planproces dat het concept Shared Space ambieert is dan ook geen sprake. Doordat het ontwerp in feite door één ambtenaar is opgesteld die enthousiast was/is over het concept Shared Space, zijn de ontwerpuitgangspunten goed overeind blijven staan. Hoewel verschillende actoren geen participatieve inspraak hadden, hebben diverse partijen toch invloed uitgeoefend op het uiteindelijke ontwerp. Namelijk de ouderenbond en huidige bewoners, waardoor er solitaire ruimtes voor de voetgangers zijn gerealiseerd en er zijn leilindes geplaatst om te voorkomen dat automobilisten hun auto's dicht tegen de gevels parkeren.

## 6.3 Casestudie de Kaden, Drachten

Kruispunt de Kaden in Drachten (figuur 59) is een van de eerste kruispunten in Nederland die concreet zijn ingericht met het Shared Space gedachtegoed, waarbij Hans Monderman destijds ook betrokken is geweest. Voorheen was het kruispunt zeer verkeerstechnisch ingericht (figuur 60), waarbij verkeerslichten de verkeersstromen regelden. In 1998 is het huidige Shared Space kruispunt gerealiseerd. Het ontwerp is al aan bod geweest in paragraaf 5.1.2, waar ook meerdere foto's te vinden zijn.

De casestudie is gebaseerd op interviews met de verkeerskundige van gemeente Smalingerland en een ondernemer die destijds als bestuurslid van winkeliersvereniging de Kaden betrokken is geweest bij de herinrichting van kruispunt en straten de Kaden. De interviews hebben plaatsgevonden op 24 juli en 14 november 2012. Daarnaast zijn enkele documenten van het web geraadpleegd. Er is veel geschreven over kruispunt de Kaden, aangezien dit kruispunt een van de showcases is van het Shared Space concept.



Figuur 59: Ligging kruispunt de Kaden.

Figuur 60: Kruispunt voor reconstructie.

### 6.3.1 Aanleiding

Het gehele centrum van Drachten werd opnieuw ingericht. De straten Noordkade en Zuidkade (figuur 59) zitten vol met winkels, maar ruimtelijk gezien vormden ze een solitair onderdeel in het centrum van Drachten. Kruispunt de kaden scheidde het winkelgebied, dat alleen toegankelijk is voor fietsers en voetgangers, van straten de Kaden. Een doel was om de winkelpromenade meer te laten overlopen in straten de Kaden, zodat die ook meer een onderdeel zouden vormen van het centrum van Drachten. Deze overloop moest dan vooral gecreëerd worden op kruispunt de Kaden die toen juist voor een scheiding zorgde. Daarbij wilde de gemeente het aantal kruispunten met verkeerslichten verminderen, kruispunt de Kaden was daar een van.

Hans Monderman is intensief betrokken geweest bij de herinrichting van dit kruispunt. Hier wilde hij al zijn ervaring die hij had opgedaan met voorgaande Shared Space projecten implementeren in de herinrichting van dit kruispunt.

### 6.3.2 Proces

Hans Monderman heeft zelf in overeenstemming met de gemeente een ontwerp opgezet, waarin hij al zijn ervaring met Shared Space in heeft verwerkt. Het kruispunt is zo vormgegeven dat de bestrating van het winkelgebied dat alleen toegankelijk is voor fietsers en voetgangers werd doorgetrokken over het kruispunt de Kaden.

Onder andere de winkeliersvereniging en belangenorganisaties voor ouderen en mindermobielen hadden vooral op één punt kritiek in het ontwerp, namelijk het ontbreken van voetgangersoversteekplaatsen. Hans Monderman heeft de organisaties uitgelegd wat het concept Shared Space inhoudt en wat zijn verwachtingen waren bij het ontwerp. Onder andere was hij van overtuigd dat door het doortrekken van de bestrating vanuit het winkelgebied tot over het kruispunt de Kaden, de automobilisten hun gedrag zouden aanpassen. Omdat ze voor hun gevoel zich in een voetgangersgebied bevinden. Uiteindelijk is er een voorstel gekomen waarin alle partijen zich konden vinden. Het kruispunt zou in eerste instantie aangelegd worden zonder voetgangersoversteekplaatsen, om het originele ontwerp een kans van slagen te geven. Mocht in een later stadium blijken dat voetgangersoversteekplaatsen toch gewenst/noodzakelijk zijn, dan konden deze later nog in het ontwerp worden aangebracht.

Los van het kruispunt heeft de winkeliersvereniging in samenspraak met de gemeente het aantal en de locaties van laad- en losplaatsen in de straten de Kaden bepaald. Tijdens het aanleggen van kruispunt en straten de Kaden was er tweewekelijks een overleg tussen de winkeliersvereniging en de uitvoerder over de voortgang van de realisatie en hoe de winkels ten tijde van de bouw goed bereikbaar konden blijven.

### 6.3.3 Na het resultaat

Na realisatie van het plein zijn er klachten (o.a. van een gehandicaptenbelangenorganisatie) binnen gekomen bij de gemeente over het oversteken van voetgangers op kruispunt de Kaden. Ook de winkeliersvereniging pleitte voor voetgangersoversteekplaatsen. Op basis daarvan heeft de gemeente na enkele maanden al twee zebrapaden aangebracht op het kruispunt, zodat voetgangers voorrang hebben bij het oversteken van het winkelgebied naar straten de Kaden.

De eerste zebrapaden waren in een weinig contrasterende kleur aangebracht (grijze strepen tussen geelkleurige klinkerbestrating). In principe behoren zebrapaden niet in een dergelijk Shared Space ontwerp thuis, door het gebruik van deze kleur werd getracht te voorkomen dat de zebrapaden het ontwerp zouden gaan domineren. Echter de slechte herkenbaarheid van deze zebrapaden leidden weer tot klachten van de ouderenbond en gehandicaptenbelangenorganisatie. Op basis van deze klachten zijn de grijze klinkers vervangen door witte klinkers, die meer opvielen tussen het overige straatwerk. Maar de klachten bleven aanhouden, auto's stopten niet of kwamen met een hoge snelheid aanrijden. Vooral de snelheid van het autoverkeer vanaf de Torenstraat werd als te hoog ervaren. Beide zebra's zijn toen hernieuwd aangelegd, zodat de witte strepen werden onderscheiden met zwarte steen. Zo liggen de zebra's er nu bij en vallen erg op ten opzichte van het overige straatwerk. Daarnaast zijn later de verkeersborden L2 'voetgangersoversteekplaats' voorzien van gele reflecterende achtergronden, waardoor deze bijhorende verkeersborden ook nog eens goed opvallen. De twee zebrapaden zijn door de aanpassingen het ontwerp gaan domineren. De gemeente geeft aan dat de aanrijdsnelheid vanaf de Torenstraat eigenlijk nog steeds te hoog ligt, dit omdat er vanaf die weg geen overgang is naar het Shared Space ontwerp.

Naast de voetgangersoversteekplaatsen zijn er verder geen aanvullende maatregelen genomen. De Torenstraat waarin geen overgang aanwezig is naar het Shared Space ontwerp, staat op de planning om heringericht te worden. Hierna ziet de gemeente een mogelijkheid om wellicht de verkeersborden L2 'voetgangersoversteekplaats' te verwijderen, omdat het verkeer vanaf de Torenstraat dan ook een lagere aanrijdsnelheid zou moeten hanteren.

### 6.3.4 Conclusie

Doordat Hans Monderman al zijn ervaring met Shared Space wilde implementeren in dit ontwerp, heeft hij zelf in afstemming met de gemeente een ontwerp opgezet. Belanghebbenden zijn niet actief betrokken geweest bij het planproces, maar werden vooral geïnformeerd over wat er te gebeuren stond op kruispunt de Kaden. Na realisatie hebben diverse partijen wel degelijk invloed gehad op het ontwerp. Er zijn na klachten voetgangersoversteekplaatsen gerealiseerd. Door verdere klachten zijn deze voetgangersoversteekplaatsen extra duidelijk aangegeven. Hiermee is het concept van Shared Space deels verloren gegaan, aangezien de voetgangersoversteekplaatsen nadrukkelijk in het ontwerp aanwezig zijn.

## 6.4 Casestudie Rechtbankstraat, Tiel

De Shared Space rotonde in Tiel is opgeleverd in 2005 (zie figuur 61 en paragraaf 5.1.9), waardoor het kruispunt afgebeeld in figuur 62 tot het verleden behoort. De casestudie is gebaseerd op een gesprek met een medewerker van het project van afdeling Stadsbeheer (1 augustus 2012) en artikelen die gevonden zijn op het web.



Figuur 61: Ligging Shared Space rotonde Tiel.

Figuur 62: Het voormalige kruispunt Rechtbankstraat.

### 6.4.1 Aanleiding

Het kruispunt maakt deel uit van de rondweg van Tiel. De subjectieve onveiligheid was groot en gezien het aanbod van het verkeer was een rotonde gewenst. Maar de gemeente wilde geen conventionele rotonde, vanwege de aanwezigheid van een fraai rechtbankgebouw en een voormalige monumentale directiewoning. Het voormalige kruispunt deed dan ook absoluut geen recht aan deze gebouwen. Deze gebouwen moesten als verticale elementen de randen vormen van het kruispunt, niet de stoepranden die in een conventioneel ontwerp aan de orde komen. De gemeente had naast dit uitgangspunt vier andere doelen opgesteld: de entree van het centrum benadrukken, een aantrekkelijke plek voor de rechtbank creëren, het verblijfsgebied van het centrum doortrekken naar deze plek en de verkeersafwikkeling en –veiligheid waarborgen. Al deze aspecten moesten samen komen in een pleinrotonde.

### 6.4.2 Proces

Een grote rol in het proces heeft de Atelier van de Rijksbouwmeester gespeeld, want het rechtbankgebouw valt hieronder in het beheer. Het Atelier eiste dat de vormgeving van het ontwerp strak, helder en lijnvormig moest zijn. Geen veelvoud aan inrichtingsvormen, kleuren, bebording en dergelijke. De gemeente streefde in principe dezelfde ideeën na, niet voor elke vervoerssoort een aparte strook in de inrichting realiseren met bijhorende bebording en dergelijke. De gemeente kiest juist voor een bepaalde onzekerheid in de inrichting om zo de verkeersdeelnemers alerter te laten functioneren in het verkeer, wat Shared Space ook beargumenteerd.

Het ontwerp van de rotonde is in een team van de afdeling Stadsbeheer tot stand gekomen. Waar verschillende persoonlijke ideeën zijn uitgewerkt en met elkaar gecombineerd. Het idee hierbij was om voor het rechtbankgebouw een plein te creëren. Voor het kleur- en materiaalgebruik en



invulling van andere details in het ontwerp is een adviesbureau ingeschakeld. De rotonde moest naadloos aansluiten op het plein, zodat het een geheel zou vormen. Er wordt dan ook gesproken over een pleinrotonde.

In het gerealiseerde ontwerp wordt dit plein doorsneden door de rijbaan voor het autoverkeer in zwart asfalt. Aanvankelijk was het de bedoeling dat de rijbaan dezelfde kleur zou krijgen als de gele betontegels, zodat het plein voor het rechtbankgebouw een geheel zou vormen met de rijbaan. Er is geëxperimenteerd met geel asfalt, maar naast het feit dat geel asfalt snel vies wordt bleek dat geel asfalt zwakker is dan zwart asfalt. Gele klinkerbestrating in de rijbaan verdiende niet de voorkeur, vanwege de hoeveelheid (zwaar) verkeer en trillingen. Dus hier is om technische redenen een compromis gedaan aan het ontwerp van de pleinrotonde, waardoor de gele betontegels de zones aangeven voor het fietsers en voetgangers.

De politie heeft gepleit voor een fietsstrook op de rotonde, om zodoende te voorkomen dat het voor fietsers onduidelijk is waar ze moeten fietsen. Vooral omdat de voetgangerszones rondom de rotonde zonder hoogteverschil zijn aangelegd in een ander materiaal, is het voor te stellen dat fietsers dit interpreteren als hun eigen ruimte.

Aan het kruispunt zelf wonen geen mensen, maar bewoners van de omliggende woningen plus andere geïnteresseerde inwoners zijn voorgelicht op een informatieavond. Hier zijn vragen beantwoord en zijn de achterliggende ideeën van het ontwerp toegelicht.

#### 6.4.3 Na het resultaat

Nadat de pleinrotonde gerealiseerd is, heeft de buitendienst van de gemeente uit gewoonte later bij de zebrapaden de bebording L2 'voetgangersoversteekplaats' opgehangen, net zoals twee verkeersborden E1 'parkeerverbod'. In principe zijn deze borden niet vereist, parkeren op de rijbaan is bijvoorbeeld helemaal niet mogelijk door de aangebrachte middengeleiders. Daarmee is het uitgangspunt om geen veelvoud aan bebording te laten ontstaan uit het oog verloren.

Uit het interview met de voormalige medewerker van afdeling Stadsbeheer bleek dat het label Shared Space achteraf op de pleinrotonde is geplakt. Het adviesbureau dat een bijdrage had geleverd aan het ontwerp, nam de pleinrotonde op in een brochure over Shared Space. Maar volgens de medewerker is dat nooit concreet de opzet geweest, de gemeente wilde een ontwerp realiseren dat recht zou doen aan de aanwezige monumentale panden en meer een onderdeel zou vormen van het centrum.

#### 6.4.4 Conclusie

Binnen dit project hebben twee partijen buiten de gemeente invloed gehad op het ontwerp, het Atelier van de Rijksbouwmeester en de politie. Door het Atelier moest het ontwerp eenvoudig blijven door onder andere het gebruik van rechte lijnen. De fietsstrook is vooral gekomen op aandringen van de politie. Deze partijen hebben echter niet actief mee zitten schetsen, varianten werden ter goedkeuring aan deze partijen voorgelegd.

Hoewel het project nu als een Shared Space kruispunt bekend staat, is het project nooit met die gedachte van start gegaan. Waardoor een open planproces zoals het concept Shared Space nastreeft niet aan de orde is geweest. Al hebben twee partijen wel degelijk invloed gehad op het ontwerp, waarbij vooral de fietsstrook leidt tot een eigen plek voor elke modaliteit.



## 6.5 Conclusies

In de casestudies is gebleken dat het Shared Space concept vooral toegepast is om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Alleen kruispunt Siegerswoude is opgepakt uit de beleefde verkeersonveiligheid van verkeersgebruikers. Echter kwam het Shared Space concept pas om de hoek kijken toen het PB aangaf dat Siegerswoude behoefte had aan een markant punt en een plek om evenementen te kunnen organiseren.

Feitelijk is in geen een van de casestudies het Shared Space proces toegepast dat het concept ambieert, waardoor weinig te zeggen valt welke invloed dit proces heeft op het Shared Space ontwerp. Hierbij moet worden opgemerkt dat het Shared Space proces in de publicatie van 2005 is geïntroduceerd (paragraaf 3.2.3). Ten tijde van het proces van kruispunt de Kaden was er dus nog geen sprake van een Shared Space proces.

De Shared Space ontwerpen zijn veelal door ambtenaren opgezet. Alleen in het geval van Siegerswoude is de basis opgezet door een adviesbureau, de rest is ingevuld in een goede samenwerking tussen de gemeente en het PB. Doordat het PB overtuigt is geraakt van het concept Shared Space, zijn de ontwerputgangspunten goed tot uiting gekomen in het ontwerp.

Bij het Oostenburgplein zijn de ontwerputgangspunten ook goed toegepast, ondanks dat de overige actoren enkel geïnformeerd zijn. Wel hebben de ouderenbond en de nieuwe bewoners invloed gehad op het ontwerp door hun beklag te doen over het tijdelijke plein, dit zorgde voor een eigen ruimte voor voetgangers en leilindes rondom het plein. Dit heeft wel wat afgedaan aan het volledige mengingsprincipe. In de casestudie van Tiel heeft de politie invloed uitgeoefend op het ontwerp in het voorproces, er is op hun aandringen een fietsstrook aangebracht op de rotonde wat een eigen plek heeft opgeleverd voor iedere verkeersmodaliteit.

Kruispunt de Kaden is na realisatie aangepast door klachten. Twee voetgangersoversteekplaatsen zijn naar aanleiding van de klachten gerealiseerd en zijn nadrukkelijk aanwezig in het ontwerp, die het Shared Space concept op deze plek voor een groot deel teniet doen. Dit was een compromis dat van tevoren al gesloten was als bleek dat het ontwerp niet naar tevredenheid werkte zonder de voetgangersoversteekplaatsen.

In de helft van de casestudies is er sprake geweest van invloed op het eindontwerp door verschillende actoren, ondanks dat het Shared Space proces niet is toegepast. In één casestudies is toch in redelijke samenspraak met de bevolking een goed Shared Space ontwerp gecreëerd. En in één casestudie is achteraf door klachten invloed uitgeoefend op Shared Space ontwerp, waarmee de Shared Space gedachte grotendeels te niet is gedaan.



## 7. Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden de conclusies van het onderzoek gepresenteerd. Voorafgaand worden de deelvragen van het onderzoek beantwoord in paragraaf 7.1. Vervolgens worden de conclusies opgesteld in paragraaf 7.2, waar eerst de hoofdvraag van het onderzoek beantwoord zal worden. In paragraaf 7.3 zal het onderzoek en de resultaten daarvan gereflecteerd worden. Op basis van de conclusies en de reflectie zal er een aantal aanbevelingen worden gedaan in paragraaf 7.4.

### 7.1 Beantwoording deelvragen

#### 1. Welke positie neemt Shared Space in bij de discussie over verkeersveiligheidsverbetering?

In Nederland is het concept Duurzaam Veilig de gebruikelijke vorm om de verkeersveiligheid te verbeteren, binnen dit concept staat het voorkomen van ongevallen centraal. En daarmee het verlagen van het aantal verkeersslachtoffers. Om ongevallen te voorkomen streeft Duurzaam Veilig naar een uniform verkeerssysteem na waarin ruimte aanwezig is voor verkeersdeelnemers om fouten op te vangen, het concept houdt dan ook rekening met de beperkingen van de mens. Wanneer het verschil van grootte en snelheid tussen verschillende vervoersmodaliteiten te groot wordt, dan krijgen de verschillende modaliteiten een eigen strook/ruimte.

Waar het binnen het concept Duurzaam Veilig om het voorkomen van ongevallen draait, zoekt Shared Space juist de confrontatie op tussen de verschillende verkeersdeelnemers. Al moeten er wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan, zoals een divers aanbod van aanwezige functies en modaliteiten. De confrontatie wordt opgezocht door verschillende verkeersmodaliteiten te mengen binnen een ruimte en het ontbreken van verkeersmaatregelen. Dit leidt aanvankelijk tot een subjectieve verkeersonveiligheid, want verkeersdeelnemers weten niet gelijk waar ze aan toe zijn. Juist daardoor zouden de verkeersdeelnemers een attentere verkeersgedrag toepassen, wat de objectieve verkeersveiligheid vergroot.

Omdat het Shared Space de confrontatie juist opzoekt tussen verschillende verkeersdeelnemers en daarbij het subjectieve verkeersveiligheidsgevoel vermindert, zijn er discussies gaande over het concept. Het is bijvoorbeeld nog steeds niet aangetoond dat Shared Space significant veiliger is dan conventionele wegontwerpen. Daarnaast staat de positie van kwetsbare deelnemers binnen het concept ter discussie, die in veel gevallen baat bij hebben dat een verkeerssituatie zo duidelijk mogelijk is ingericht. Momenteel geldt dan ook dat de keuze voor Shared Space vooral op bestuurlijk vlak ligt, durven de bestuurders het concept toe te passen of niet. Uit het conceptueel model blijkt tevens dat de keuze voor Shared Space bij de bestuurders ligt. Naast het verbeteren van de verkeersveiligheid, streeft Shared Space het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit na, wat niet een doelstelling is van het concept Duurzaam Veilig.

#### 2. Wat waren in beginsel de ontwerpspunten van Shared Space?

Hans Monderman, grondlegger van Shared Space, wil(de) dat de verkeersdeelnemers het zelf met elkaar uitzoeken. Dat ze op basis van gelijkheid in dezelfde ruimte met elkaar interacteren, waarbij verkeersregels naar de achtergrond verdwijnen. Door middel van oogcontact communiceren verkeersdeelnemers met elkaar, niet door middel van verkeersmaatregelen.

Dit basisidee is uitgewerkt in een startpublicatie die in 2005 verschenen is, namelijk 'Shared Space. Ruimte voor iedereen'. Daarin wordt benadrukt dat verkeer en infrastructuur in een verblijfsruimte in balans moeten zijn met andere aanwezige functies. Daarbij moet de expressie van de omgeving duidelijk naar voren komen in het ontwerp, zodat verkeersdeelnemers kunnen zien dat verblijfsgedrag gewenst is. De keuze van te gebruiken bestrating en overige materialen moet dan ook bewust gemaakt worden, deze moeten passen bij het karakter van de omgeving. De gewenste interactie tussen verkeersdeelnemers houdt in dat er minder gereguleerd moet worden met verkeersborden en –maatregelen en dat verkeersdeelnemers meer met elkaar gemengd moeten worden. Het scheiden van verkeersstromen en –soorten leidt er toe dat iedereen zijn eigen rijstrook krijgt, zijn eigen ruimte, waardoor verkeersdeelnemers minder rekening houden met anderen.

3. *Hoe is Shared Space door de jaren heen ontwikkeld en in hoeverre past dit nog bij de ontwerputgangspunten die in het begin zijn opgesteld?*

Shared Space is gegroeid naar een concept dat betrekking heeft op de inrichting en het gebruik van de gehele openbare ruimte en de wijze waarop verkeer en verblijf elkaar daarin aanvullen. Waar het concept tot uiting komt in de verblijfsruimtes, zijn er verkeersruimtes nodig die de verblijfsruimtes met elkaar verbinden. Met het toepassen van het concept Shared Space moet er op bestuurlijk niveau een keuze worden gemaakt van het functioneren van de ruimte, namelijk als een verblijfsruimte of een verkeersruimte.

De ontwerputgangspunten van Shared Space zijn niet veranderd. Shared Space streeft zo weinig mogelijk verkeersborden en –maatregelen na, menging van verkeerstypen, niet het toepassen van standaard grijs/zwart asfalt en het bevorderen van oogcontact door het realiseren van een lage autorijsnelheid. Waarmee voor deelvraag vier in combinatie met deelvraag twee de volgende ontwerputgangspunten van Shared Space te constateren zijn:

- Expressie van de omgeving moet duidelijk naar voren komen
- In principe geen verkeersborden en andere verkeersmaatregelen
- Lage snelheid
- Mengen van verschillende typen verkeersdeelnemers
- Bij voorkeur geen grijs/zwart asfalt maar gekleurde bestrating

4. *Met welke toetsingscriteria zijn Shared Space ontwerpen te beoordelen in welke mate ze voldoen aan de ontwerputgangspunten?*

In paragraaf 4.2 is het beoordelingskader opgesteld. Dit kader bevat vier clusters aan constateringsvragen waarmee gerealiseerde Shared Space ontwerpen te inventariseren zijn. Het eerste cluster bestaat uit vragen die ingaan op hoe functies en kenmerken van de omgeving terugkomen in het ontwerp en welke materialen en objecten hiervoor gebruikt zijn. Cluster twee gaat in op de aanwezigheid van verkeersborden, -tekens en maatregelen, die in principe niet aanwezig horen te zijn in een Shared Space ontwerp. De maximale toegestane snelheid en de indruk van de gereden snelheid komen aan bod in cluster drie. Het laatste cluster bevat vragen over het mengingsprincipe van Shared Space, zoals hoe verkeersdeelnemers van elkaar gescheiden zijn en hoe verschillende ruimtes afgebakend zijn. Door middel van het beantwoorden van deze vragen zijn er scores toe te wijzen aan de verschillende clusters in hoeverre de geïnventariseerde Shared Space ontwerpen voldoen aan de ontwerputgangspunten van Shared Space (hoofdstuk 5).

5. *In hoeverre komt de doelbereiking van het concept in gevaar als Shared Space projecten niet (geheel) voldoen aan de ontwerputgangspunten?*

Shared Space streeft het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit na en daarnaast het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het antwoord op deze deelvraag is gebaseerd op de tien Shared Space ontwerpen die in het kader van dit onderzoek geïnterpreteerd zijn.

Wanneer er wordt gekeken naar de Shared Space locaties die minder goed gescoord hebben in de ranglijst, blijkt dat er toch een toename van de ruimtelijke kwaliteit te constateren is. Ondanks dat deze ontwerpen niet geheel voldoen aan de ontwerputgangspunten van Shared Space, zijn de Shared Space ontwerpen specifiek ontworpen voor die plekken waardoor ze als uniek te beschouwen zijn. Daarnaast is er gebruik gemaakt van fraaiere materialen en objecten (paragraaf 5.2.1). Ten opzichte van de verkeerstechnische ingerichte ruimtes die de minder goed scorende Shared Space ontwerpen hebben vervangen, is het doel verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit meer dan voldoende tot uiting gekomen.

Over de verkeersveiligheid valt een minder duidelijk antwoord te geven, wat veroorzaakt wordt door het gebrek aan ongevallencijfers. Daarnaast is niet eenduidig te zeggen of een toe- of afname van het aantal ongevallen enkel veroorzaakt wordt door het concept Shared Space. De locaties waarvan ongevallencijfers bekend zijn, hebben de plekken zes tot en met negen behaald op de ranglijst. Op drie van de vier locaties zijn het aantal ongevallen en gewonden gedaald, voor zover dat gesteld kan worden op de beschikbare ongevallencijfers. Hieruit blijkt in eerste instantie dat wanneer Shared Space ontwerpen niet (geheel) voldoen aan de ontwerputgangspunten van Shared Space, dat het doel verkeersveiligheid verbeteren niet direct in gevaar komt.

6. *In welke mate kan het Shared Space proces leiden tot aanpassingen van de ontwerputgangspunten in een Shared Space ontwerp?*

Hoewel in de gepleegde casestudies geen sprake is geweest van volledige Shared Space processen, is er toch wel gebleken dat verschillende actoren invloed kunnen uitoefenen op het ontwerp die afbreuk doen aan het Shared Space concept. Het gaat hierbij vooral het creëren van ruimtes voor voetgangers en/of fietsers. Op basis van de casestudies valt dan ook te zeggen dat de invloed van het proces, al dan niet helemaal zoals het Shared Space concept ambieert, leidt tot aanpassingen van het mengingsprincipe van Shared Space. Met als gevolg dat in sommige gevallen daarvoor aanvullende bebording en verkeerstekens zijn vereist (zoals bij de voetgangersoversteekplaatsen), wat afbreuk doet aan het ontwerputgangspunt 'in principe geen verkeersborden en andere verkeersmaatregelen'.

Verder is gebleken dat een redelijk geparticipeerd proces, al nog niet op het niveau dat Shared Space nastreeft, niet hoeft te leiden tot beperking van Shared Space ontwerputgangspunten. Als de verschillende actoren overtuigd zijn geraakt van het concept, kunnen de ontwerputgangspunten goed overeind blijven staan in het eindontwerp.

Het gebruik van goed gekozen materialen en objecten lijkt niet in de knel te komen door een open planproces, waarmee de expressie van de omgeving naar voren kan komen. Het blijkt dat technische beperkingen kunnen leiden tot een keuze voor een minder gewenst materiaal.

## 7.2 Conclusies

In deze paragraaf zal eerst de hoofdvraag worden beantwoord, wat de basis vormt van de conclusies. Het antwoord op de hoofdvraag is gebaseerd op de tien geïnventariseerde Shared Space ontwerpen en geeft daarmee een indruk in hoeverre Shared Space ontwerppunten terugkomen in de praktijk.

- *In hoeverre zijn ontwerppunten van Shared Space herkenbaar in de praktijk?*

Het ontwerppunt 'lage snelheid' is goed te herkennen in de praktijk. Vaak wordt er door het ontwerp in combinatie met een 30 km/u zone een relatief lage snelheid van het autoverkeer tot stand gebracht.

'Bij voorkeur geen grijs/zwart asfalt' is overwegend goed te herkennen in de praktijk. In de ontwerpen waar wel gebruik gemaakt wordt van asfalt, wordt er door het ontbreken van asmarkering en stoepranden op en langs het asfalt echter geen verkeerstechnisch beeld gecreëerd. Wel zorgt asfalt voor een duidelijke weergave van de rijbaan, wat afbreuk doet aan het mengingsprincipe van Shared Space. Daarnaast blijkt het 'mengen van verschillende typen verkeersdeelnemers' en 'in principe geen verkeersborden en andere verkeersmaatregelen' samen te hangen. Uit de ranglijst (paragraaf 5.1.11) blijkt dat de ontwerpen die minder goed scoren op het aantal bebording, ook minder goed scoren op het mengingsprincipe. In de helft van de Shared Space ontwerpen zijn deze ontwerppunten echter wel goed te herkennen.

Het laatste ontwerppunt 'expressie van de omgeving moet duidelijk naar voren komen' komt deels naar voren. Karakteristieke en andere kenmerken van de omgeving komen in alle Shared Space ontwerpen wel terug, vooral water is een bron van inspiratie. Echter de functies die de gebieden herbergen komen minder goed terug in de ontwerpen. Horecaondernemers zijn door het gebruik van terrassen nog goed te herkennen, maar andere winkels en functies zijn nauwelijks of niet zichtbaar.

De ontwerppunten komen in de praktijk het best tot uiting in pleinachtige Shared Space ontwerpen. In deze ontwerpen zijn de verschillende verkeersdeelnemers het meest met elkaar gemengd en is er voldoende ruimte voor iedereen om zijn eigen route te bepalen en over de voorrang te 'onderhandelen'. Het laatste bevordert tevens het gewenste oogcontact wat weer eerder leidt tot sociaal verblijfsgedrag.

Welke invloed het open planproces heeft dat door Shared Space geambieerd wordt, is niet direct te zeggen. Vooral omdat het Shared Space proces in geen van de casestudies volledig is toegepast. Maar het lijkt er op dat wanneer de actoren overtuigd zijn van het Shared Space concept, de ontwerppunten goed overeind blijven staan in het ontwerp. Maar actoren kunnen wel degelijk invloed uitoefenen op de ontwerpen dat afbreuk doet aan de Shared Space ontwerppunten.

Het blijkt dat verbetering van de ruimtelijke kwaliteit meestal de aanleiding vormt om met het Shared Space concept aan de slag te gaan. De keuze of het doorgaat ligt vaak wel op verkeersveiligheidsgebied, is er de durf om op bestuurlijk niveau te kiezen (zie het conceptueel model in paragraaf 5.3.5) voor het Shared Space concept in verband met de subjectieve verkeersonveiligheid en deregulering van het verkeer. Het open planproces is een stap die niet goed



tot uiting komt, waardoor het gewenste eindresultaat ook niet gerealiseerd kan worden. Namelijk gezamenlijk komen tot een ontwerp waar verblijfsgedrag onder de verkeersdeelnemers ontstaat en wat past binnen de context van de omgeving en cultuurhistorie. En dan met nadruk op het begrip gezamenlijk.

### 7.3 Reflectie

In deze paragraaf wordt de opzet van dit onderzoek tegen het licht gehouden, maar er wordt ook een reflectie gegeven over de gevonden resultaten.

#### 7.3.1 Reflectie op het onderzoek

Gelet op de doelstelling (paragraaf 1.2) is het gewenste inzicht in dit onderzoek tot stand gekomen. Er is inzichtelijk gemaakt welke ontwerputgangspunten goed terugkomen in de praktijk en welke in mindere mate. Alleen in welke mate is minder duidelijk aan te geven, aangezien de ranglijst opgesteld is door middel van het onderling vergelijken van de geïnventariseerde Shared Space ontwerpen. De scores zijn hiervoor beredeneerd toegekend, maar zijn hierdoor wel gevoelig voor persoonlijke interpretatie. Desalniettemin is er op basis van deze gegevens inzicht verkregen in hoeverre ontwerputgangspunten van Shared Space terugkomen in de praktijk.

De geïnventariseerde Shared Space ontwerpen zijn geselecteerd op welke ter sprake zijn gekomen in verschillende bronnen. Beter was geweest om op dat moment al rekening te houden met het feit dat er ook casestudies gingen plaatsvinden die ingaan op de invloed van het Shared Space proces op het ontwerp. Het Shared Space proces is geïntroduceerd in de startpublicatie van Shared Space in het jaar 2005. Tussen de geïnventariseerde Shared Space ontwerpen zijn projecten aanwezig die reeds voor dat jaar gerealiseerd zijn. Eén casestudie omvat een project uit het jaar 1998. Maar in vergelijking met de andere casestudies is gebleken dat dat nog geen eens zoveel uitmaakt, want in de recentere Shared Space projecten is het Shared Space proces ook niet (volledig) toegepast.

Door verdere implementatie van de resultaten van de literatuurstudie heeft het aspect ruimtelijke kwaliteit een iets te onderschikte rol gekregen in het conceptueel model. Het is gebleken dat veel Shared Space projecten worden opgestart om de ruimtelijke kwaliteit van een gebied te verbeteren, het conceptueel model in dit onderzoek is met name opgesteld vanuit het aspect verkeersveiligheid. Maar verkeersveiligheid behoort wel een grote rol binnen het concept Shared Space te spelen, in de volgende paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

Ten slotte viel de te verkrijgen informatie op papier in de casestudies tegen. De casestudies zijn hierdoor grotendeels gebaseerd op interviews, waardoor de inbreng van verschillende actoren wellicht minder duidelijk naar voren komt. Maar door het houden van meerdere interviews is dit zoveel mogelijk voorkomen.

#### 7.3.2 Reflectie op de resultaten

Shared Space is ontstaan met het gedachtegoed dat verkeersdeelnemers door deregulering het zelf met elkaar uit moeten zoeken. Daarbij horen dus geen verkeersborden en –maatregelen, daarnaast moeten de verkeersdeelnemers met elkaar gemengd zijn zodat iedereen beter rekening met elkaar houdt. Bij sommigen staat Shared Space dan ook synoniem voor een groot plein zonder hoogteverschillen waar auto's, fietsers en voetgangers door elkaar manoeuvreren. Maar wanneer gewenst kunnen er wel degelijk concessies worden gedaan aan de ontwerputgangspunten, maar

kan er dan nog wel van Shared Space gesproken worden? Uiteraard streeft Shared Space naast de ontwerputgangspunten een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit na, maar dat streeft het vakgebied stedenbouwkunde ook na. Als er voor het concept Shared Space wordt gekozen, is het van belang om in dat kader vast te houden aan de ontwerputgangspunten. Is dat niet mogelijk op een locatie, dan is die locatie er wellicht niet geschikt voor om dit concept daar toe te passen.

Daarnaast is het af te vragen of Shared Space een eigen open planproces moet hebben. Uit de ranglijst is gebleken dat er zowel een prima ontwerp tot stand kan worden gebracht door de overheid als waar een opener planproces is toegepast. Bij stedenbouwkundige en verkeerskundige plannen is een zelfde open planproces in sommige gevallen ook gewenst. Bestuurders zouden in dat licht eigenlijk twee keuzes moeten maken, de keuze voor Shared Space of niet en de keuze welk planproces daarbij wordt toegepast.

#### **7.4 Aanbevelingen**

Op basis van de conclusies en reflectie worden in deze paragraaf een aantal aanbevelingen gedaan, ook voor vervolgonderzoek.

Als er voor wordt gekozen om Shared Space toe te passen op een locatie, dan is het van belang om de ontwerputgangspunten van Shared Space goed in stand te houden. Anders verdwijnen de basisideeën van het concept naar de achtergrond en in dat geval kan er net zo goed voor gekozen worden om een goed stedenbouwkundig plan op te zetten. Shared Space onderscheidt zich als concept door zoveel mogelijk deregulering tot stand te brengen, zodat verkeersdeelnemers door middel van oogcontact met elkaar gaan interacteren. Uit de inventarisatie is gebleken dat het in de helft van de Shared Space ontwerpen misgaat met het toepassen van verkeersborden en het mengingsprincipe, dit zijn grote aandachtspunten in het opstellen van een Shared Space ontwerp. Dit soort verkeersregulerende maatregelen horen in principe niet thuis in een Shared Space ontwerp, aangezien het oogcontact niet bevorderd wordt en daarmee niet het gewenste sociaal gedrag.

Verder is het aan te raden om een verdiepend onderzoek te doen naar in hoeverre het open planproces dat door Shared Space wordt geambieerd wordt toegepast in de praktijk. De eerste voortekenen zijn niet al te gunstig, gelet op de casestudies. Daarbij moet ook de vraag gesteld worden of Shared Space een eigen open planproces moet hebben. In stedenbouwkundige en verkeerskundige projecten kan een zelfde open planproces ook gewenst zijn. Terwijl er tegelijkertijd een prima Shared Space ontwerp ontworpen kan worden door de overheid. Een goede voorlichting over het concept Shared Space is in alle gevallen uiteraard wel vereist. Actoren die niet bekend zijn met het concept, moeten van goede en juiste informatie worden voorzien, waardoor ze overtuigd moeten raken van het concept.

Uit de casestudie Tiel blijkt dat het Shared Space label wel eens te pas en te onpas op een project wordt geplakt. Uit de casestudie bleek dat de rotonde in Tiel niet voldeed aan de ontwerputgangspunten van Shared Space en dat het project ook nooit met die intentie is opgestart. Er kan bijvoorbeeld eenvoudig reclame mee worden gemaakt om een project extra in de aandacht te zetten. Daarom is het ook belangrijk wanneer er voor het concept Shared Space wordt gekozen, de ontwerputgangspunten goed worden gehanteerd om verwatering van het concept te voorkomen. Het zou goed zijn als projecten waarin het Shared Space concept wordt toegepast en

daarbij die naam ook willen gebruiken, zich aanmelden bij een instantie zoals het Kenniscentrum Shared Space. Deze instantie kan toezien of de ontwerpuitgangspunten van Shared Space goed overeind blijven staan en of het Shared Space label dus terecht wordt gebruikt.

Tot slot komt de welbekende aanbeveling om een gedegen onderzoek uit te voeren naar de verkeersveiligheid van Shared Space aan bod. Of de objectieve verkeersveiligheid inderdaad toeneemt op Shared Space locaties, onder andere door het creëren van subjectieve verkeersonveiligheid. De beschikbare ongevallencijfers zijn beperkt. Een goede voor- en na-evaluatie zijn van groot belang om enig inzicht te kunnen verkrijgen in de verkeersveiligheidsgevolgen van Shared Space. Helaas omvatten ongevallencijfers steeds minder ongevallen, doordat de politie niet meer komt bij ongevallen waar slechts materiële schade is geleden. Daarnaast registreert de politie momenteel voornamelijk om veroorzakers van ernstige verkeersongevallen te kunnen vervolgen. Het opstellen van statistiek is geen doel meer (Via, 2012).



# Referenties

## Literatuur

Allmendinger, P (2002) *Planning Theory*. New York, Palgrave.

Ashton, S en Mackay, G (1979) *Some characteristics of the population who suffer trauma as pedestrians when hit by cars and some resulting implications*. In: Proceedings of the Conference of the International Research Committee on Biokinetics of Impacts (IRCOBI) on the Biomechanics of Trauma, 5-7 September 1979, Göteborg, p. 39-48.

Auge, M (1995) *Non-places. Introduction to an Antropology of Supermodernity*. London, Verso.

Baruya, B (1998) *Speed-accident relationships on European roads*. Transport Research Laboratory TRL, Crowthorne, Berkshire.

Beusen, B en Denys, T (2008) *Verband tussen rijparameters en verkeersveiligheid. Identificatie van de parameters veilig versus onveilig rijgedrag*. Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken, Diepenbeek.

Brenner, A (2006) *Shared Space as a concept for planning of the public space in Sweden*. Lund, Lund Institute of Technology, Department of Technology and Society. Traffic and Road 2006. Thesis 149.

Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig (1997) *Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig*. Den Haag.

CROW (2011) *Duurzaam Veilig en Shared Space, een vergelijking*. Ede, CROW.

CROW (2008) *Handboek verkeersveiligheid*. Ede, CROW.

CROW (2002) *Handboek wegontwerp, basiscriteria*. Ede, CROW.

Denys, T (2006) *Voertuigtechniek ter verhoging van de baanvastheid en de voertuigstabiliteit*. Diepenbeek, Steunpunt Verkeersveiligheid.

Dijkstra, J (2008) *Gevaarlijke wegen: Veilige wegen? Een onderzoek naar de inrichting van de openbare ruimte op het gedrag van weggebruikers*. Groningen, Weusthuis.

Duineveld, M en Lengkeek, J (2002) *Het beleefde land*. Wageningen, Leerstoelgroep sociaal-ruimtelijke analyse.

Ekman L en Hyden, C (1999) *Pedestrian Safety in Sweden*. Georgetown Pike, Federal Highway Administration.

Garber, N en Gadiraju, R (1989) *Factors affecting speed variance and its influence on accidents*. Transportation Research record No. 1213, p. 64-71. Washington D.C., Transportation Research Board.

Gehl, J, Gemzøe, L, Søndergård and Kirknæs (2006) *New City Life*. Denemarken, The Danish Architectural Press.

Gemzøe, L (2006) *Quality for people. A set of quality criteria for the design of pedestrian places and networks - with people in mind.* Copenhagen, Denmark, Centre for Public Space Research, Royal Danish Academy of Fine Arts, School of Architecture.

Haan, P de en Nota, S (2012) *Shared Space 2.0.* Verkeerskunde nr. 2, 2012.

Hamilton-Baillie, B (2008) *Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic.* Built Environment VOL 34 NO 2.

Havik, E (2012) *Accessibility of Shared Space areas by visually impaired and blind people.*

Hogema J (1996) *Effects of rain on daily traffic volume and on driving behaviour. A study as part of the Project Road and Weather Conditions.* Soesterberg, TNO Human Factors.

Hydén, C (2006) *Traffic safety and environmental issues – do they cope?* SharedSpace meeting 1 november 2006, Ejby, Denmark.

Lutz, S (2011) *Shared Space. Het concept en zijn toepassing.* Leeuwarden, Kenniscentrum Shared Space.

Maze, M, Argarwal, M en Burchett, G (2006) *Whether Weather Matters to Traffic Demand, Traffic Safety, and Traffic Operations and Flow.* Transportation Research Record No. 1948, p. 170-176.

Methorst, R (2007) *Shared Space: veilig of onveilig? Een bijdrage die er op is gericht om een populaire ontwerpfilosofie te objectiveren.* Antwerpen, Dienst Verkeer en Scheepvaart.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009) *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020. Van, voor en door iedereen.* Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Palmblad, A en Wallberg, S (2006) *Shared Space in Sweden.* Shared Space meeting 31 oktober 2006, Ejby, Denmark.

Rijksoverheid (2011) *Lichte stijging verkeersdoden in 2011.* Den Haag, Rijksoverheid nieuwsbericht.

Ritzer, G (2007) *The globalisation of nothing 2.* London, Pine forge press.

Roo, G de (2007) *Methodologie van Planning. Over processen ter beïnvloeding van de fysieke leefomgeving.* Bussum, uitgeverij Couthino.

RTI (1970) *Speed and accidents, vol I & II.* Research Triangle Institute RTI, Durham, North Carolina.

Shared Space Instituut (2008) *Shared Space. Final evaluation and Results. It takes Shared Space to create shared understanding.* Leeuwarden, Provincie Friesland.

Shared Space Instituut (2005) *Shared Space. Ruimte voor iedereen. Een nieuwe visie op de openbare ruimte.* Leeuwarden, Provincie Friesland.

Solomon, D (1964) *Accidents on main rural highways related to speed, driver and vehicle.* Bureau of Public Roads, U.S. Department of Commerce, Washington D.C.

Sprangers, C (2007) *Verkeer zonder regels is veiliger.* Intermediair, 2007 (2), 34-37.



Stiers, T (2005) *Studie van de impact van weercondities op de verkeersveiligheid op uurniveau*. Leuven, Limburgs Universitair Centrum, Faculteit Toegepaste Economische Wetenschappen.

Summala, H (1988) *Risk control is not risk dismount: the zero-risk theory of driver behaviour and its implications*. *Ergonomics*, 31 (4), 491-506.

SWOV (2009) *De balans opgemaakt. Duurzaam Veilig 1998-2007*. Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

SWOV (2012) *SWOV-Factsheet. Invloed van het weer op de verkeersveiligheid*. Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

SWOV (2007) *De top bedwongen. Balans van de verkeersonveiligheid in Nederland 1950-2005*. Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

SWOV (2005) *Door met Duurzaam Veilig. Nationale verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005 - 2020*. Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

SWOV (2012) *SWOV-Factsheet, Subjective safety in traffic*. Leidschedam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

SWOV (2011) *SWOV-Factsheet Verkeersdoden in Nederland*. Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

SWOV (2010a) *SWOV-Factsheet. Verkeersslachtoffers in Nederland*. Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

SWOV (2010b) *SWOV-Factsheet. Zones 30: urban residential areas*. Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

Thoma, J (1993) *Geschwindigkeitsverhalten und Risiken bei verschiedenen Strassenzuständen, Wochentagen und Tageszeiten*. Bern, Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung BfU.

Verkeersnet (2011) *Shared Space objectief veilig, subjectief onveilig*. Zoeterwoude, [www.verkeersnet.nl](http://www.verkeersnet.nl).

Via.nl (2012) *Verkeersongevallenregistratie bereikt historisch dieptepunt*. Vught, Via.nl.

Voogd, H (2010) *Facetten van de planologie*. Alphen aan de Rijn, Kluwer.

Wee, B van en Annema, J.A. (2009) *Verkeer en Vervoer in hoofdlijnen*. Bussum, uitgeverij Coutinho.

Wildervanck (2009b) *Onderzoek naar Shared Space – waarom en hoe*. Den Haag, [www.verkeerskunde.nl](http://www.verkeerskunde.nl).

Wildervanck (2009a) *Ouderen en Shared Space*. Den Haag, [www.verkeerskunde.nl](http://www.verkeerskunde.nl).

## *Websites*

Kenniscentrum Shared Space, NHL Leeuwarden:

<http://www.nhl.nl/nhl/5497/shared-space/pid5aegb41a-abb3-43c2-954d-3668867ad481>

Laatst bezocht in december 2012.

# Bijlage

## *Impressies voormalige wegontwerpen*



Julianastraat, Dedemsvaart. (Bron: Google Maps)



Laweiplein, Drachten. (Bron: Fietsberaad, 2012)



Pr. Hendrikkade, Sneek. (Kenniscentrum Shared Space, 2012) Rijksweg, Haren. (Bron: Shared Space Instituut, 2005)



Rengerslaan, Leeuwarden. (Bron: Google Maps)