

Hoe kan sociaal gedrag in een shared space gebied worden bevorderd?

Een onderzoek naar de sociale kant van shared space

10-07-2017

Rijksuniversiteit Groningen

A.P. Ufkes

Colofon

Titel: Hoe kan sociaal gedrag in een shared space gebied worden bevorderd?

Ondertitel: Een onderzoek naar de sociale kant van shared space

Student: A. P. Ufkes

Begeleider: Dr. F. Niekerk

Opleiding: Bachelor Technische Planologie
Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen
Rijksuniversiteit Groningen

Voorwoord

Voor u ligt mijn bachelorscriptie voor de opleiding Technische Planologie van de Rijksuniversiteit Groningen. Deze scriptie richt zich op het bevorderen van sociaal (verkeers) gedrag bij shared space.

Graag zou ik een aantal mensen willen bedanken voor hun belangrijke bijdrage aan deze scriptie. Als eerste mijn begeleider, Femke Niekerk. Met name in de eindfase heeft zij mij van goede feedback voorzien waar ik veel aan heb gehad. Ook wil ik graag de Gemeente Haren, de Gemeente Leeuwarden, de Gemeente Ooststellingwerf, Veilig Verkeer Nederland en het Kenniscentrum Shared Space bedanken voor hun enthousiaste en toegankelijke opstelling, waardoor ik expertinterviews heb kunnen houden.

Tot slot wil ik graag mijn reviewers bedanken voor hun goede opbouwende kritiek en concrete tips.

Rest mij u nog veel plezier toe te wensen bij het lezen van deze scriptie!

Paul Ufkes

Abstract

Dit onderzoek richt zich op sociaal verkeersgedrag bij shared space gebieden. Shared space zou door middel van de inrichting sociaal verkeersgedrag moeten kunnen bevorderen (Koolen, 2009; Clarke, 2006). Door middel van aanpassingen aan de omgeving zouden sociale normen bij mensen geactiveerd kunnen worden, ook wel de cue power van de omgeving genoemd, waardoor ook in het verkeer sociaal gedrag zou kunnen worden bevorderd. Tevens zou de aanwezigheid van mensen invloed hebben op het al dan niet activeren van sociale normen (Wetenschappelijke Raad Regeringsbeleid, 2009; Joly et al. (2008). Door shared space gebieden in Haren, Leeuwarden en Oosterwolde te observeren en door middel van interviews met de betrokken gemeenten en experts van het Kenniscentrum Shared Space en Veilig Verkeer Nederland is de situatie bij deze cases geanalyseerd.

Uit de observaties bij de onderzochte cases blijkt de invloed van de cue power van de omgeving en de aanwezigheid van mensen op het (verkeers) gedrag, zoals eerder beschreven door de WRR (2009) en Joly et al. (2008). Met name het verkeersgedrag van automobilisten blijkt sterk afhankelijk van de omgeving. Zoals aangegeven door Koolen (2009) en Clarke (2006) verlaagt het gemotoriseerde verkeer haar snelheid, en wordt er gebruik gemaakt van oogcontact en handgebaren. Hoewel de situatie op het gebied van sociaal verkeersgedrag bij de cases positief blijkt, is er binnen de gemeenten bekend dat er bij andere projecten wel problemen zijn opgetreden.

Vanuit de observaties en interviews met de gemeenten zijn kernpunten opgesteld, die vervolgens werden voorgelegd aan experts van het Kenniscentrum Shared Space en Veilig Verkeer Nederland. Op basis hier van zijn aanbevelingen opgesteld:

- Het voorafgaand aan het project rekening houden met aanpassingen aan het ontwerp. Hier moet budgettaire ruimte voor zijn.
- Het shared space gebied afstemmen op de sociale omstandigheden. Een gebied waar weinig mensen zich op straat bevinden kan ook geschikt zijn voor shared space, maar dan moet hier in het ontwerp rekening mee worden gehouden, door een minder overzichtelijke situatie te creëren.
- De communicatie over de principes achter shared space en het gebruik van shared space. Met name tussen de gemeente en de burgers die niet direct betrokken zijn bij het implementatieproces.
- Het ontwerp. Deze zou in het teken moeten staan van het creëren van een schone en zo aantrekkelijk mogelijke verblijfsruimte, zodat mensen worden uitgenodigd om in het gebied te blijven. Enkele aandachtspunten zijn:
 - het gelijkvloers houden van het gebied;
 - het zoveel mogelijk voorkomen van het gebruik van asfalt;
 - het zoveel mogelijk voorkomen van gesuggereerde rijbanen voor autoverkeer;
 - het voorkomen van een te grote open ruimte, waardoor voetgangers moeite kunnen hebben met oversteken.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	7
1.1	Achtergrond	7
1.2	Probleemstelling	7
1.3	Doelstelling	8
1.4	Vraagstelling	8
1.5	Relevantie	8
1.6	Leeswijzer	9
2	Shared space in theoretisch perspectief	10
2.1	Inleiding	10
2.2	Ontstaan van shared space	10
2.3	Uitgangspunten van shared space	11
2.4	Werking van shared space	13
2.5	Gedragsveranderingen	15
2.6	Hoe kan de omgeving sociaal (verkeers) gedrag beïnvloeden?	16
2.7	Welke condities kunnen invloed hebben op gedrag bij shared space	18
2.8	Conceptueel model	20
3	Methodologie	21
3.1	Inleiding	21
3.2	Selectie van de cases	21
3.3	Primaire data en secundaire data	22
3.4	Strategie, codering en ethische aspecten	23
3.5	Kwaliteit en onderzoeksschema	23
4	Kenmerken van de cases	24
4.1	Inleiding	24
4.2	Kenmerken	25
5	Sociaal verkeersgedrag bij de cases	29
5.1	Sociaal verkeersgedrag bij de cases	29
5.2	In hoeverre werd er rekening gehouden met sociaal (verkeers) gedrag bij de implementatie van shared space bij de cases?	33

5.3	Op welke wijze kan sociaal (verkeers) gedrag worden bevorderd gezien vanuit de cases?	34
5.4	Analyse en reflectie	35
5.5	Feedback KSS en VVN	36
5.6	Kernpunten	36
6	Conclusie, aanbevelingen en discussie	38
6.1	Conclusie	38
6.2	Aanbevelingen	39
6.3	Discussie	40
7	Literatuurlijst	
8	Bijlage	

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

Op het gebied van verkeersveiligheid is Nederland al decennia lang een van de toonaangevende landen (Bax et al., 2010). Belangrijk hierin is het verkeersbeleid. Waar de nadruk voor de jaren '90 vooral lag op het aanpakken van onveilige verkeerssituaties, wordt er sinds 1992 door het plan Duurzaam Veilig getracht om wegen zo in te richten dat onveilige situaties worden voorkomen. Een preventieve aanpak, waarbij de nadruk ligt op het scheiden van verkeersstromen en aan de hand van een beperkt aantal wegtypes de wegen herkenbaar worden ingericht (Bax et al., 2010).

Een meer recente ontwikkeling is het creëren van zogenaamde 'shared space'. Dit is een concept waarbij verkeersstromen juist niet worden gescheiden. Het toepassen van shared space zou leiden tot een verbeterde verkeersveiligheid en een hogere ruimtelijke kwaliteit (Jaarsma, 2009). Bij shared space wordt de ruimte niet ingericht als verkeersruimte, maar als verblijfsruimte. Concreet betekent dit dat door het verwijderen van technische ingrepen als verkeersborden en barrières die het verkeer scheiden een multifunctionele ruimte ontstaat. Door deze ingrepen kunnen mensen niet meer blind vertrouwen op verkeersaanwijzingen uit de omgeving. Hierdoor worden alle verkeersdeelnemers min of meer gedwongen om alert te zijn en langzaam te rijden. De omgeving kan door haar inrichting een verandering in sociaal verkeersgedrag afdwingen, zo is de veronderstelling. Uit onderzoek blijkt dat de doorstroom in gebieden met shared space toeneemt, de gemiddelde snelheid van automobilisten afneemt en ook het aantal ongelukken afneemt (Clarke, 2006; Jaarsma, 2009).

1.2 Probleemstelling

Wanneer het gebied met shared space als een aantrekkelijke verblijfsruimte is ingericht, zou het in staat moeten zijn om mensen (met name winkelend publiek, voetgangers, fietsers) aan te trekken en vast te houden. Het slagen van een Shared Space-project zou sterk afhankelijk zijn van voetgangers. Voetgangers dienen genoeg vertrouwen te hebben om zich vrij door het gebied te begeven (Kaparias et al., 2012). Door de aanwezigheid van mensen zouden tevens sociale normen geactiveerd kunnen worden, en bovendien zou een aantrekkelijk gebied kunnen leiden tot 'goal setting', waardoor de sociale normen tevens kunnen worden versterkt (Joly et al., 2008). Bijvoorbeeld wanneer een automobilist door een gebied met shared space rijdt, en door de aantrekkelijk ingerichte omgeving de intentie krijgt om hier in de toekomst heen te gaan.

Wanneer weinig mensen zich vrij door het gebied bewegen, kan tevens het mengen van verkeersstromen afnemen, waardoor er een lege, brede ruimte ontstaat, die juist aan zou kunnen zetten tot hard rijden. Dan kunnen automobilisten een te dominante rol krijgen, en bestaat de kans dat voetgangers zich slechts rond de rand van het gebied begeven omdat zij zich niet meer op de rijbaan durven te begeven.

Tevens kunnen voetgangers bij een gebrek aan vertrouwen het gebied met shared space vermijden. Dit is met name het geval bij ouderen (Kaparias et al., 2012).

Uiteindelijk is de werking van shared space dus afhankelijk van sociaal verkeersgedrag, zodat aan de ene kant de zwakkere verkeersdeelnemers als voetgangers en fietsers genoeg vertrouwen hebben om gebruik te maken van het gehele gebied, waardoor automobilisten aan de andere kant door de aanwezigheid van mensen min of meer gedwongen worden om langzaam te rijden en alert te zijn.

1.3 Doelstelling

Zoals hierboven aangegeven is het van belang dat er aandacht is voor het bevorderen van sociaal gedrag binnen het gebied met shared space. Het doel van dit onderzoek is het opstellen van aanbevelingen, welke hier aan bij zouden kunnen dragen.

1.4 Vraagstelling

De hoofdvraag van dit onderzoek luidt:

Hoe kan sociaal (verkeers) gedrag in een shared space gebied worden bevorderd?

Deze hoofdvraag wordt opgevolgd door de theoretische deelvraag:

Hoe kan de omgeving sociaal (verkeers) gedrag beïnvloeden?

Waarna de empirische deelvragen volgen:

Hoe beïnvloedt de omgeving het sociale (verkeers) gedrag bij de cases?

In hoeverre is er rekening gehouden met sociaal (verkeers) gedrag bij de implementatie van shared space bij de cases?

Op welke wijze kan sociaal (verkeers) gedrag worden bevorderd gezien vanuit de cases?

1.5 Relevantie

Op maatschappelijk gebied is onderzoek naar shared space relevant in het kader van verkeersveiligheid en op het gebied van implementatie. Shared space wordt steeds meer toegepast, en bovendien worden er vaker losse elementen van shared space gebruikt bij een verkeersoplossing in plaats van 'pure' shared space. Dit kan leiden tot discussie bij de implementatie van shared space. Tevens kan wanneer er veel concessies aan shared space worden gedaan dit leiden tot mindere onderzoeksresultaten vergeleken met onderzoeksresultaten afkomstig van locaties met meer 'pure' shared space (Bekenkamp, 2014; Haan et al., 2012).

Op wetenschappelijk gebied is dit onderzoek relevant omdat er voornamelijk onderzoek is gedaan naar percepties van voetgangers bij shared space (Kaparias,

2012). Er is minder onderzoek gedaan naar de sociale kant van shared space, en factoren die onbewust een gedragsverandering teweeg kunnen brengen bij andere verkeersdeelnemers als automobilisten, buschauffeurs en fietsers.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk één is het onderzoek geïntroduceerd. Hoofdstuk twee bestaat uit het theoretisch kader, waarin op basis van wetenschappelijke artikelen shared space en de werking hiervan wordt besproken. Tevens worden een aantal kernbegrippen gedefinieerd. In hoofdstuk drie wordt vervolgens de methodologie besproken. Hoofdstuk vier bestaat uit de kenmerken van de cases, en hoofdstuk vijf uit de deelvragen. Tot slot bestaat hoofdstuk zes uit de conclusie. Bijlage B1 bestaat uit de begeleidende brief voor de geïnterviewde gemeenten, bijlage B2 uit de interviewvragen, bijlage B3 uit de operationalisatie van de observatie, bijlage B4 uit de ingevulde observatietabellen, en bijlage B5, B6 en B7 uit de coderingstabellen.

2. Shared Space in theoretisch perspectief

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt shared space besproken aan de hand van literatuur. Shared space is niet alleen een verkeersmaatregel, maar een brede filosofie die zich niet eenvoudig laat definiëren. De opkomst van shared space en haar uitgangpunten worden toegelicht, waarna de achterliggende theorie van shared space wordt besproken. Tevens wordt shared space gekoppeld aan gedragsveranderingen, die volgens Steg (2016) afhankelijk zijn van het activeren van normen, en wordt op basis van het werk van Joly et al. (2008) de invloed van de omgeving op sociale normen besproken. Hierdoor kunnen uiteindelijk condities worden geïdentificeerd die van invloed kunnen zijn om sociaal (verkeers) gedrag bij shared space.

2.2 Ontstaan van shared space

Na het in de jaren '60 verschenen Buchanan Report 'Traffic in Towns' (Buchanan, 1963) heeft de verkeerskunde zich hoofdzakelijk gericht op het faciliteren van autoverkeer. Door de groei van het autobezit werd ingezet op het uitbreiden van het wegennet en het scheiden van verkeersstromen. De verkeersstromen worden gescheiden door bijvoorbeeld wegmarkeringen, verkeersdrempels, barrières en verkeersborden. Het scheiden van verkeersstromen zou de veiligheid en doorstroming ten goede moeten komen (Clarke, 2006).

Inmiddels ontstaan er steeds meer twijfels over deze aanpak. Het scheiden van verkeersstromen door middel van technische ingrepen in de fysieke omgeving zou de veiligheid van voornamelijk voetgangers en fietsers doen verslechteren en bovendien zou de kwaliteit van de ruimtelijke omgeving achteruit gaan, doordat de ruimte hoofdzakelijk voor verkeer wordt ingericht en niet als verblijfsplaats voor mensen (Clarke, 2006 & Dijkstra, 2008). Shared Space kan uitkomst bieden, doordat dit concept zich juist richt op interactie tussen mensen. Inmiddels is door onderzoek bewezen dat de verkeersveiligheid en doorstroming kunnen worden verbeterd, en geniet dit concept steeds meer internationale aandacht (Clarke, 2006 & Dijkstra, 2008).

De grondlegger van de Shared Space filosofie is verkeerskundige Hans Monderman. In de jaren '70 was Monderman als verkeerskundige werkzaam voor de Provincie Friesland als veiligheidsdeskundige. Hier kreeg hij de opdracht om een doorgaande weg in het dorp Oudehaske veiliger te maken. Monderman besloot om af te zien van conventionele technische ingrepen zoals de eerder beschreven verkeersdrempels en andere barrières, en besloot om het trottoir naar beneden te brengen en de straat met klinkers uit te voeren. Vervolgens bleek dat het aantal ongevallen afnam evenals de gemiddelde snelheid (Sprangers, 2007).

Dit project kan worden gezien als het eerste shared space project, op basis waarvan de shared space filosofie is ontstaan, die vervolgens ook naar het buitenland is geëxporteerd. Dit heeft geleid tot het Europese Shared Space Project. Dit project

werd in 2002 als zogenaamd Europees Interreg project gestart voor de regio rondom de Noordzee. Uiteindelijk werden er in landen in de regio (o.a. V.K., Duitsland, België) ruimtes aangelegd volgens het shared space principe. Dit shared space principe werd ondergebracht bij het Kenniscentrum Shared Space van de provincie Friesland, en is later overgebracht naar de NHL Leeuwarden om deze beter bereikbaar te maken (Haan, 2012 & Northsearegion, 2009).

2.3 Uitgangspunten van shared space

De Shared Space filosofie kan opgedeeld worden in twee verschillende onderdelen, namelijk het planningsproces en het ruimtelijk ontwerp. Uiteraard heeft de proceskant betrekking op het planproces. Dit planproces krijgt bijzonder veel aandacht, om zo te komen tot een oplossing die draagvlak geniet en aansluit op de lokale wensen (Kenniscentrum Shared Space, 2016), maar ook omdat er wordt afgeweken van de gangbare weginrichting, en er dus mensen overtuigd moeten worden van de voordelen van shared space (Dijkstra, 2008).

Het planningsproces begint bij een gemeente, waarbij er gekozen wordt om voor shared space te kiezen. De ruimte wordt dus gezien als verblijfsruimte in plaats van een verkeersruimte. Deze verkeersruimte ontstaat vaak wanneer het vraagstuk wordt neergelegd bij verkeerskundigen. Deze verkeerskundigen kiezen vaak voor de eerder genoemde technische oplossingen. Om dit te voorkomen is het belangrijk dat de lokale politiek zich dus duidelijk uitspreekt voor een oplossing op het gebied van shared space (Shared Space, 2005).

Nadat er vanuit de politiek is gekozen voor shared space, is de tweede stap het opstellen van een integraal projectteam. Dit team bestaat niet alleen uit verkeerskundigen, maar uit een breed scala aan experts uit andere sectoren, die samenwerken met de lokale inwoners en ondernemers die in een werkgroep zitten (Shared Space, 2005).

De derde stap is het op detailniveau ontwerpen en uitvoeren van het project. Dit wordt nog vaak uitbesteed aan een aannemer, hoewel dit eigenlijk door het integrale projectteam zou moeten worden gedaan, zodat de shared space goed aansluit bij de wensen van de betrokken inwoners en ondernemers (Shared Space, 2005).

Het ruimtelijk ontwerp heeft betrekking op de concrete ruimtelijke inrichting van de openbare ruimte. Dit houdt in dat er geen niveauverschil tussen de verschillende verkeersdeelnemers is, er geen belijningen en borden aanwezig zijn, er geen aanduiding van een rijbaan is aangegeven en de bestratingmaterialen eenduidig zijn (Koolen, 2009). Hierdoor worden verkeersdeelnemers min of meer gedwongen om op te letten, en moeten voetgangers en fietsers 'onderhandelen' met het gemotoriseerd verkeer. Hier bestaan geen vaste regels voor, er wordt op basis van sociaal gedrag en oogcontact met verkeerssituaties omgegaan (Hamilton-Baillie, 2008). Er wordt op deze manier in plaats van een verkeersruimte een verblijfsruimte ingericht. Hoewel verkeersruimte uiteraard van groot belang is voor het transporteren van goederen en mensen, kan de ruimtelijke kwaliteit worden aangetast wanneer ook binnen een verblijfsruimte als een stads- of dorpscentrum de ruimte als verkeersruimte wordt ingericht (Dijkstra, 2008).

Bovendien wordt de aandacht van de verkeersdeelnemer bij een verkeersruimte gericht op technische maatregelen in plaats van op de weg. Een bekend voorbeeld is de situatie bij verkeerslichten. Doordat verkeersdeelnemers hun aandacht verplaatsen naar de verkeerslichten en hier blind op vertrouwen kunnen deze verkeerslichten juist zorgen voor een meer onveilige situatie (Cassini, 2006). Een vergelijkbare situatie ontstaat wanneer er op grote schaal gebruik wordt gemaakt van verkeersborden. Er ontstaat dan een zogenaamde ‘visuele ruis’: de verkeersdeelnemers richten hun aandacht op de verkeersborden in plaats van op de weg (Dijk, 2006).

Bij een gebied met shared space zouden deze technische ingrepen niet nodig zijn, omdat het gebied zo wordt ingericht dat duidelijk is welk gedrag gewenst is. Volgens het principe van shared space zouden mensen dus in staat zijn om sociaal te functioneren in het verkeer, terwijl mensen in de ‘klassieke’ verkeerskunde beperkt zouden functioneren in het verkeer. Dit uit zich in bijvoorbeeld het scheiden van verkeersstromen bij Duurzaam Veilig. De verschillen tussen een verkeersruimte en verblijfsruimte worden door Hamilton-Baillie et al. (2005) uitgelicht, zie tabel 1.

Verkeersruimte	Verblijfsruimte
Monofunctioneel	Multifunctioneel
Uniform	Divers
Inrichting gereguleerd	Inrichting cultureel bepaald
Onpersoonlijk	Persoonlijk
Voorspelbaar	Onvoorspelbaar

Tabel 1: verschillen tussen verkeersruimte en verblijfsruimte (Hamilton-Baillie et al., 2005)

Er is geen officiële definitie van shared space is vastgelegd. Dit zou in strijd zijn met het idee achter dit concept, omdat shared space juist ruimte geeft aan een invulling die gericht is op de lokale context, en het concept shared space nog doorontwikkeld kan worden. Haan et al. omschrijven dit namens het Kenniscentrum Shared Space als volgt:

“In een poging tot omschrijving van het concept Shared Space is het volgende een mogelijke gedachtegang: Shared Space is een manier van denken en werken om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, hoewel we nog onvoldoende kunnen aangeven wat nu precies die kwaliteit is. Het omvat een filosofie en een aantal principes voor het ontwerp en beheer van die publieke ruimte, gebaseerd op de integratie van verschillende vormen van menselijke activiteiten. Het concept heeft betrekking op het gehele proces van planning, ontwerp, besluitvorming en beheer van de ruimte, maar kan ook worden gerelateerd aan onderwerpen zoals deregulatie, en verantwoordelijkheid nemen.”

(Haan et al., 2012)

Figuur 1: een omschrijving van het concept shared space

Ook zijn er geen officiële uitgangspunten vastgelegd. Uiteraard kunnen er wel een aantal kenmerkende eigenschappen worden genoemd. Koolen (2009) beschrijft shared space aan de hand van vier kenmerken.

Het eerste kenmerk is het delen van de openbare ruimte door verschillende gebruikers. Verkeersdeelnemers als automobilisten en fietsers delen de ruimte met mensen die aan het winkelen zijn of kinderen die aan het spelen zijn. De ruimte wordt dus gezien als verblijfsruimte in plaats van verkeersruimte (Koolen, 2009).

Een tweede kenmerk is het actief deelnemen aan het verkeer door deze eerdergenoemde gebruikers. De gebruikers worden gedwongen om goed op te letten doordat de ruimtes niet specifiek zijn toebedeeld. Automobilisten verlagen hun snelheid, gebruikers maken meer oogcontact met andere gebruikers en fietsers steken weer hun hand uit wanneer zij van richting veranderen (Clarke, 2006 en Koolen, 2009).

Een derde kenmerk is het multidisciplinaire ontwerp, dat ontstaat door het integrale projectteam, waarin verschillende disciplines op het gebied van verkeerskunde en ruimtelijke ordening samen komen, en de interactie met de lokale bewoners en ondernemers (Koolen, 2009).

Tot slot kan als vierde kenmerk van shared space het bevorderen van sociaal gedrag worden genoemd. Voornamelijk het gedrag van automobilisten kan volgens Monderman makkelijker worden beïnvloed door de ruimtelijke omgeving dan door wetgeving. Er is meer interactie tussen mensen en in gebieden met shared space ontstaat een eigen sociale norm (Clarke, 2006 & Koolen, 2009).

De theorie achter shared space richt zich op het gevoel van veiligheid, de subjectieve veiligheid, en op risicoperceptie, het omgaan met dit gevoel. Hierdoor zouden mensen gedwongen worden om beter op te letten, wat de verkeersveiligheid ten goede zou moeten komen (Karndacharuk et al, 2014). Dit wordt in de volgende paragraaf toegelicht.

2.4 Werking van shared space

Op basis van het aantal ongelukken en de gevolgen daarvan, zoals de slachtoffers of de schade, kan de objectieve veiligheid worden bepaald. Dit is relatief eenvoudig meetbaar. Vanuit de visie Duurzaam Veilig wordt gewerkt aan het omlaag brengen van het aantal verkeersdoden. Zoals eerder is besproken geeft deze visie de voorkeur aan het scheiden van verkeersstromen en het standaardiseren van wegen, zodat de gebruikers de situatie snel herkennen. Doordat er een beperkt aantal categorieën wegen wordt gebruikt ontstaat er een hoog gevoel van subjectieve veiligheid. Deze subjectieve veiligheid is het gevoel en de beleving van veiligheid. Dit is lastiger om te meten, omdat dit een gevoel betreft, welke afhankelijk is van de persoon in kwestie, de locatie en het tijdstip (Vlakveld, 2009). Voornamelijk automobilisten voelen zich zeker omdat ze denken te weten wat er gaat gebeuren. De verkeersdeelnemer waant zich veilig; er is dus sprake van een hoge subjectieve veiligheid. Wanneer er echter iets onverwachts gebeurt, zoals een overstekende fietser, is de reactietijd langer (Summalla, 1988). Dit kan leiden tot meer ongelukken met fietsers en voetgangers, terwijl dit juist verkeersdeelnemers zijn die kwetsbaar zijn (Adams, 1995) Shared space werkt in tegenstelling tot duurzaam veilig juist volgens het principe van het omlaag brengen van de subjectieve veiligheid. Verkeersdeelnemers wanen zich minder veilig, omdat deze niet een standaardsituatie kan herkennen.

Verkeersdeelnemers worden in staat geacht om zelf de juiste keuzes te maken, en zijn zelf verantwoordelijk voor een veilige verkeerssituatie. De verkeersdeelnemers kunnen dus niet blind vertrouwen op wet- en regelgeving. Verkeersdeelnemers die verveeld raken worden gedwongen om op te letten (Clarke, 2006).

Zoals al besproken is uit onderzoek naar voren gekomen dat verkeersdeelnemers in een gebied met shared space hun gedrag ook daadwerkelijk aanpassen. De omgeving heeft dus een invloed op het gedrag. Dit uit zich in onder andere het verlagen van de snelheid door automobilisten en het gebruiken van handgebaren bij het afslaan door fietsers (Koolen, 2009; Clarke, 2006).

Dit kan gebaseerd worden op een veranderend risico perceptie bij een omgeving die volgens de principes van shared space is ingericht, en de daaruit voortkomende risicocompensatie. Risico perceptie kan worden omschreven als de beleving van risico. Dit is een persoonlijke inschatting van de kans op en de ernst van ongevallen. Als reactie op deze beleving vindt risicocompensatie plaats. De perceptie wordt omgezet in gedrag.

Vlakveld (2009) verklaart dit gedrag middels het begrip risicohomeostase. Volgens de Risico Homeostase Theorie van Wilde (1981) streven mensen altijd naar een niveau van risico waarbij ze zich prettig voelen, het Optimale Risico. Wanneer een bestuurder deel neemt aan het verkeer zal deze proberen om zijn ongevalskans te bepalen, door continu te voorspellen wat er zou kunnen gebeuren. Dit kan het Waargenomen Risico worden genoemd. Wanneer deze beide risico's niet in balans zijn, zal de bestuurder zijn gedrag aanpassen. Wanneer een automobilist het gevoel heeft dat de risico's van het rijden met een bepaalde snelheid te hoog worden, zal deze proberen om dit te compenseren door langzamer te gaan rijden. Dit wordt veroorzaakt doordat de bestuurder een gebrek aan controle voelt. De bestuurder krijgt het gevoel dat deze de grip op de situatie verliest. Dit heeft niet alleen betrekking op een situatie met shared space, maar kan ook bij bijvoorbeeld mist het geval zijn (Vlakveld, 2009). Wanneer voornamelijk automobilisten langzamer gaan rijden kan er een grote winst op het gebied van verkeersveiligheid worden geboekt. Snelheid heeft namelijk de meeste invloed op de verkeersveiligheid (Ekman et al., 1999).

Een bekend praktijkvoorbeeld is de situatie een Zweden in 1967. Destijds werd er besloten om in plaats van links te rijden in het vervolg rechts te rijden, zoals in de meeste landen al het geval was. In de maand waarin dit werd omgezet vielen er veel minder verkeersdoden (Adams, 1995). De automobilisten herkenden de situatie niet, het gevoel van controle en subjectieve veiligheid nam af, en er werd dus voorzichtiger gereden. Door het (onbewust) verlagen van de subjectieve veiligheid nam de objectieve veiligheid toe doordat automobilisten massaal aan risicocompensatie deden. Naar mate de gewenning aan het rechts rijden toe nam ging het aantal ongelukken weer terug naar het oude niveau, doordat de verkeerssituaties weer werden herkend en de subjectieve veiligheid toenam.

2.5 Gedragsveranderingen

In een onderzoek naar de sociale kant van shared space kan zowel het werk van Steg als dat van Joly et al. relevant zijn. Steg (2016) geeft aan dat gedrag beïnvloed kan worden door het activeren van waarden, omdat mensen bij het maken van keuzes beïnvloed worden door waarden die op dat moment actief zijn. Shared space richt zich ook op het activeren van waarden, waardoor een sociale norm zou moeten ontstaan in het gebied met shared space. Joly et al. (2008) geven in hun onderzoek aan wat voor effect een omgeving kan hebben op gedrag. Verkeersgedrag beïnvloeden door middel van de omgeving kan worden gezien als het doel van shared space.

Het stimuleren van gedragsveranderingen kan een grote invloed hebben op maatschappelijke problemen, zoals bijvoorbeeld de milieuproblematiek, omdat deze problemen worden veroorzaakt door menselijk gedrag. Technologische ontwikkelingen kunnen een belangrijke rol spelen in het beteugelen en oplossen van deze problemen, maar ook veranderingen in het gedrag van mensen kunnen een grote invloed hebben.

In het kader van gedragsverandering geeft Steg (2016) in het artikel '*Values, Norms and Intrinsic Motivation to act Proenvironmentally*' aan dat milieubewust gedrag bevorderd kan worden door in beleidstrategieën meer aandacht te geven aan de factoren die gedrag kunnen beïnvloeden. Volgens dit literatuuronderzoek van Steg kan op basis van de value-belief-norm theorie van Stern worden geconstateerd dat milieubewust gedrag afhankelijk is van de waarden die voor mensen belangrijk zijn, en de concurrentiestrijd tussen deze waarden. Deze waarden kunnen worden onderverdeeld in hedonische, egoïstische, altruïstische en biosferische waarden. Wanneer de hedonische en egocentrische waarden dominant zijn is er vaak minder aandacht voor milieubewustzijn. Wanneer beleid zich richt op het activeren en versterken van de biosferische waarden kan er een stabiele basis worden gelegd voor milieubewust gedrag. De beleidsstrategieën moeten zich daarom richten op het creëren van een keuzeveld waarbij de biosferische waarden meer aandacht krijgen. Wanneer bijvoorbeeld milieubewust gedrag veel geld of tijd kost, moeten de biosferische waarden concurreren met de egocentrische waarden, en bestaat de kans dat de biosferische waarden te weinig aandacht krijgen.

Ook door invloeden vanuit de omgeving kunnen normen worden geactiveerd. Joly et al. (2008) geven in hun onderzoek getiteld '*Silence and Table Manners: When Environments Activate Norms*' aan dat de invloed van de omgeving doorslaggevend kan zijn bij het maken van gedragskeuzes. Op basis van het werk van Aarts & Dijksterhuis (2003) wordt er gesteld dat er sociale normen kunnen worden geactiveerd wanneer er signalen zijn dat er mensen op deze plek aanwezig zijn. Tevens kunnen er sociale normen worden geactiveerd wanneer de persoon in kwestie de intentie heeft om de plek in te toekomst te gaan bezoeken. Door middel van empirisch onderzoek, op basis van onderzoek door Ajzen & Fishbein (1980), wordt onderzocht of sociale normen die passen bij een restaurant en bibliotheek worden geactiveerd wanneer duidelijk is dat er zich mensen in deze

omgeving bevinden. Een groep studenten werd gevraagd om een afbeelding van een restaurant of bibliotheek te bestuderen, waarbij er mensen, sporen van de aanwezigheid van mensen (zoals een halfleeg glas en een open boek), en geen mensen te zien waren. Vervolgens werd een vragenlijst over sociale normen ingevuld, waarin een aantal sociale normen zoals stilte en telefoongebruik werden gewaardeerd. Tevens werd onderzocht of de intentie om deze plekken ook daadwerkelijk te bezoeken, de zogenaamde 'goalsetting', invloed heeft op de sociale normen, door een deel van de groep studenten de vragenlijst in te laten leveren in een restaurant of bibliotheek. Het belang van sociale normen werd hoger gewaardeerd wanneer er mensen aanwezig waren vergeleken met de situatie waarbij er geen mensen aanwezig waren. Tevens werd in de situatie waarbij er geen mensen aanwezig waren het belang van sociale normen hoger gewaardeerd wanneer de studenten deze plek moesten bezoeken dan wanneer zij deze plek niet hoefden te bezoeken.

Op basis van dit empirische onderzoek wordt door Joly et al. (2008) geconcludeerd dat sociale normen sterker worden wanneer het duidelijk is dat er mensen in de omgeving aanwezig zijn, en dat het tot doel stellen om deze plek in de toekomst te bezoeken ook een grote invloed heeft op het activeren van sociale normen. Ook in het verkeer kunnen gedragsveranderingen een grote invloed hebben, bijvoorbeeld op de verkeersveiligheid. Ook hier kan een gedragsverandering worden opgewekt door normen te activeren, vanuit een aangepaste omgeving. Een voorbeeld hier van is een gebied met shared space. Bij shared space wordt de ruimte niet ingericht als verkeersruimte, maar als verblijfsruimte. Concreet betekent dit dat door het verwijderen van technische ingrepen als verkeersborden en barrières die het verkeer scheiden een multifunctionele ruimte ontstaat. Door deze ingrepen kunnen mensen niet meer blind vertrouwen op verkeersaanwijzingen uit de omgeving en neemt het gevoel van veiligheid af. Dit gevoel, de subjectieve veiligheid, zorgt er voor dat met name automobilisten alerter en voorzichtiger gaan rijden. Hierdoor neemt de objectieve veiligheid, te meten in bijvoorbeeld het aantal ongevallen, toe. Door deze aanpassing in de omgeving wordt een vrijwillige gedragsverandering uitgelokt. Door gebruik te maken van een gevoel van onzekerheid wordt het gewenste verkeersgedrag bereikt (Broekhof et al., 2009).

2.6 Hoe kan de omgeving sociaal (verkeers) gedrag beïnvloeden?

Wanneer het werk van Steg in de context van shared space wordt geplaatst, kan worden gesteld dat ook hier een concurrentiestrijd tussen waarden gaande is. Zo kan bijvoorbeeld een automobilist vanuit zijn of haar egoïstische waarden handelen, en kiezen om geen voorrang te verlenen aan winkelend publiek om zo tijdswinst te boeken. Ook kan deze automobilist kiezen om vanuit altruïstisch perspectief te handelen, en juist wel voorrang te verlenen aan winkelend publiek. De beleidstrategieën van Steg richten zich specifiek op het stimuleren van milieubewust gedrag, en sluiten niet aan bij het stimuleren van sociaal gedrag in een ruimte met shared space. Hier zouden nieuwe beleidstrategieën voor ontwikkeld kunnen worden.

Het werk van Steg (2016) is gebaseerd op de Norm Activation Theory van Schwarz (NAT) (1988). Volgens deze theorie is het activeren van persoonlijke normen (PN) afhankelijk van vier factoren. Dit zijn:

1. Problem Awareness (PA). Met PA wordt de mate waarin iemand zich bewust is van de negatieve consequenties van niet-sociaal gedrag bedoeld.
2. Ascription of Responsibility (AR). Met AR wordt het gevoel van verantwoordelijkheid voor de negatieve consequenties van niet-sociaal gedrag bedoeld.
3. Outcome Efficacy (OE). Met OE wordt de doeltreffendheid bedoeld van de acties die anderen of de persoon zelf helpen.
4. Ability. Met Ability wordt het herkennen van het eigen vermogen om hulp te bieden bedoeld.

Dit zijn vier situationele factoren die op basis van het activeren van de PN sociaal gedrag zouden beïnvloeden.

Het werk van Joly et al. (2008) kan ook gerelateerd worden aan situationele factoren. Joly et al. richten zich in hun onderzoek echter op invloeden vanuit de omgeving (zijn hier mensen actief of niet?), en niet op persoonlijke omstandigheden. Ook binnen de beleidsvorming van de Rijksoverheid krijgt de invloed van de omgeving meer aandacht. Zo wordt door de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR) in het stuk *'De menselijke beslisser'* (2009) gesteld dat menselijk gedrag niet alleen wordt gedreven door kosten-batenanalyses, en dus niet slechts door te straffen en te belonen kan worden beïnvloed. Daarom zou er meer aandacht moeten komen voor de invloed van de omgeving op gedrag. De invloed van de omgeving op gedrag wordt ook wel de 'cue power' van de omgeving genoemd (WRR, 2009). Een voorbeeld van de invloed van 'cue power' is het stemmen op onderwijsvernieuwingen wanneer er wordt gestemd in een schoolgebouw en het stemmen op confessionele partijen wanneer er wordt gestemd in een kerkgebouw (Berger et al., 2008). Tevens wijst onderzoek uit dat mensen met creatievere oplossingen komen op de vraag 'Wat kun je doen met een steen?' wanneer zij zich in een meer uitbundige katholieke kerk bevinden in plaats van een meer sobere protestantse kerk (Stapel et al., 2009). De werking van deze 'cue power' kan worden verklaard als het automatisch activeren van mentale concepten, zoals normen en waarden (Lindenberg, 2008). Deze normen en waarden zijn niet altijd geactiveerd, en kunnen daardoor ook tegenstrijdig zijn. Zoals eerder aangegeven door onder andere Steg (2016) kan er een concurrentiestrijd ontstaan tussen waarden, waarbij de ene waarde sterker wordt geactiveerd dan de andere waarde.

Bovengenoemde voorbeelden geven de invloed van de inrichting van een ruimte aan op gedrag. Zoals reeds is besproken wordt in onder andere het werk van Joly et al. (2008) beschreven dat niet alleen de inrichting van een ruimte van invloed kan zijn op het gedrag, maar ook de aanwezigheid van mensen. Wanneer mensen andere mensen zien worden sociale normen eerder geactiveerd. Dit effect ontstaat doordat mensen zien dat andere mensen zich normatief gedragen. Tevens gedragen mensen zich eerder normatief wanneer zij bekenden tegenkomen (WRR, 2009).

In de wetenschap dat de inrichting van de ruimte en de aanwezigheid van mensen normen kan activeren, en dus gedrag kan aanpassen, kan worden gesteld dat het eenvoudiger is om gedrag aan te passen via de omgeving dan via het beïnvloeden van de persoonsgebonden eigenschappen van mensen, zoals attitudes en preferenties (Cialdini et al., 1990). Wanneer bijvoorbeeld iemand een sterke voorkeur heeft voor hard rijden, zal een boete een beperkt effect hebben. De omgeving op een bepaalde manier inrichten, zoals bij shared space het geval is, kan een groter effect hebben. Een ander bekend voorbeeld is de schapindeling in een supermarkt. Wanneer iemand een sterke voorkeur heeft voor biologische producten, kan deze persoon toch kiezen voor reguliere producten wanneer deze reguliere producten zich op ooghoogte bevinden (Meijers et al., 1990).

2.7 Welke variabelen kunnen invloed hebben op gedrag bij shared space?

Nu duidelijk is dat de omgeving door het activeren van normen gedrag kan beïnvloeden, is het belangrijk om vast te stellen welke elementen in deze omgeving van invloed zijn, en welke externe factoren mee kunnen spelen. In onderzoek door Kaparias et al. (2012) naar de percepties van gebruikers van shared space worden de volgende factoren beoordeeld (zie tabel 2). Er kunnen factoren worden geselecteerd die ook voor een onderzoek naar de sociale kant van shared space kunnen worden gebruikt. Deze zijn dikgedrukt.

Voetgangers	Bestuurders
Interne elementen	Interne elementen
Geslacht (Gender), Leeftijd (Age), Lichamelijke beperking (Disability), Land van verblijf (Country of Residence), Alleen of niet (Companion), Voorwerpen die worden gedragen (Items being carried), Gebruikelijke wijze van vervoer (Usual mode of transport)	Geslacht (Gender), Leeftijd (Age), Rijfrequentie (Driving frequency), Kennis van shared space (Knowledge of shared space), Land van verblijf (Country of residence)
Externe elementen	Externe elementen
Kenmerken verkeer (Vehicle traffic conditions), Voetgangersdichtheid (Pedestrian density), Faciliteiten voor voetgangers (Pedestrian specific facilities (seating)), Straatmeubilair (Street furniture), Rustplaats voor voetgangers (Safe zones), Verlichting (Lighting level), Weersomstandigheden (Weather and surface conditions), Aantrekkelijke omgeving (Provision of landscaping)	Kenmerken verkeer (Vehicle traffic conditions), Voetgangersdichtheid (Pedestrian density), Soorten voetgangers (Pedestrian types), Weersomstandigheden (Weather and surface conditions), Bestratingsmateriaal en kleur (Paving materials and colour), Verlichting (Lighting level), Straatmeubilair (Street furniture) , Grootte voertuig (Vehicle size), Passagiers (Passengers on board), Reiskarakter (Trip character)

Tabel 2: 'Factors potentially affecting the perceptions of pedestrians and drivers' (Kaparias et al. 2012).

Hier komt zowel de specifieke inrichting naar voren als de aanwezigheid van mensen, factoren die volgend de WRR (2009) de invloed van de omgeving bepalen. Bovendien blijkt uit onderzoek dat een aantrekkelijke en schone omgeving kan zorgen voor een situatie waarbij mensen normatief handelen (WRR, 2009).

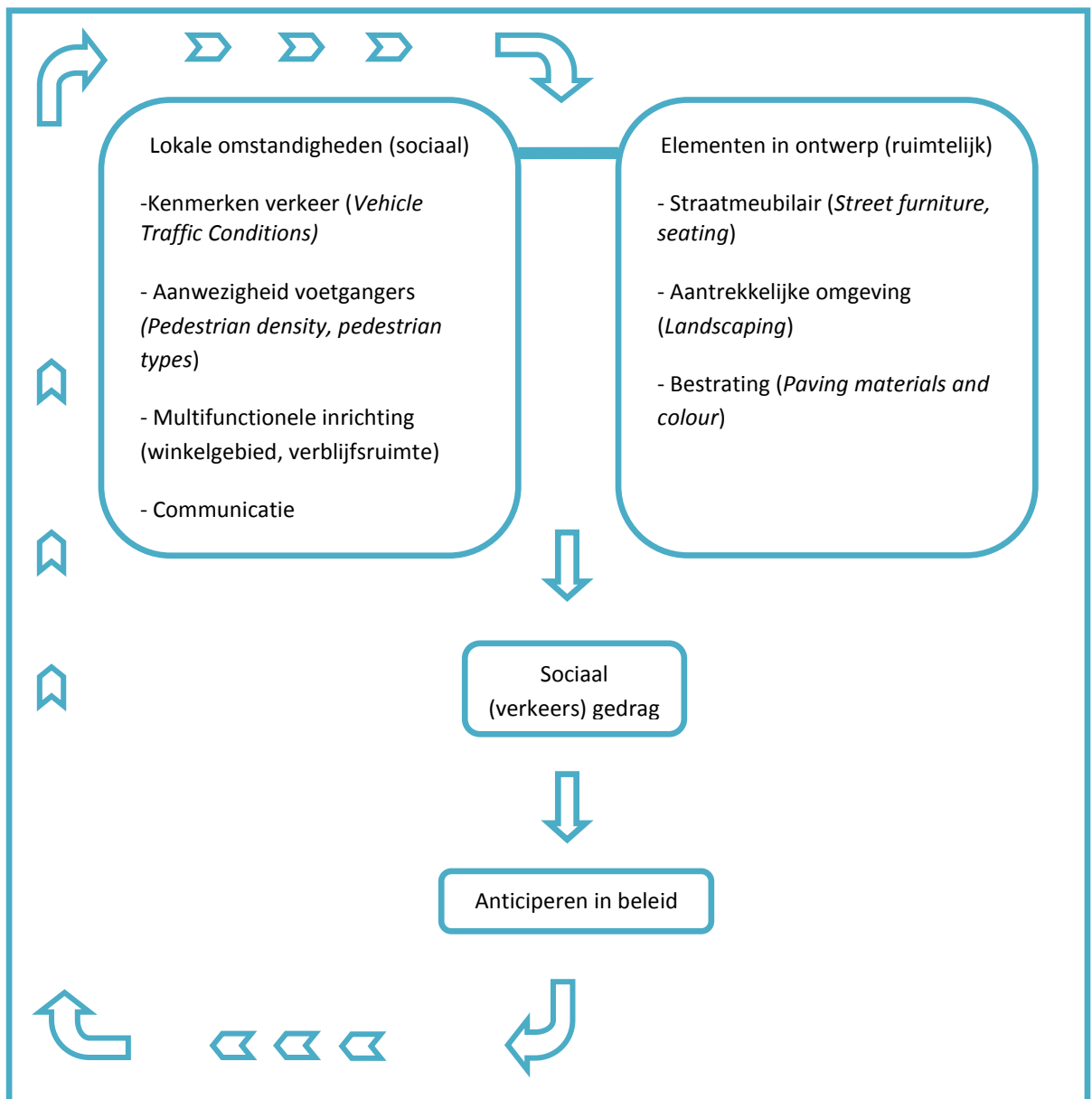
Tevens blijkt onder andere uit onderzoek uitgevoerd door Grontmij dat burgers, waaronder ouderen, problemen kunnen ondervinden met shared space. Als reden wordt hier opgegeven dat burgers simpelweg niet weten hoe shared space in zijn werk gaat, omdat zij niet goed genoeg zijn geïnformeerd. Het gevaar is dat binnen de organisatie van het project het concept shared space zo vanzelfsprekend is geworden dat er voorbij wordt gegaan aan het informeren over het gebruik hier van. Daarom kan ook communicatie worden gezien als variabele die van invloed kan zijn op sociaal (verkeers) gedrag bij shared space (Grontmij, 2008).

Op basis van het bovenstaande kunnen variabelen worden opgesteld die voor dit onderzoek gebruikt kunnen worden. In tabel 3 zijn de variabelen die voor dit onderzoek zijn opgesteld weergegeven.

Lokale omstandigheden	Elementen in ontwerp
Kenmerken verkeer (<i>Vehicle Traffic Conditions</i>)	Straatmeubilair (<i>Street furniture, seating</i>)
Aanwezigheid voetgangers (<i>Pedestrian density, pedestrian types</i>)	Aantrekkelijke omgeving (<i>Landscaping</i>)
Multifunctionele inrichting (winkelgebied, verblijfsruimte)	Bestrating (<i>Paving materials and colour</i>)
Communicatie	

Tabel 3: factoren die van invloed zijn op verkeersgedrag

2.8 Conceptueel model



Figuur 2: conceptueel model

Volgens dit model is het verkeersgedrag bij shared space afhankelijk van lokale omstandigheden en elementen in het ontwerp (Kaparias, 2012; WRR, 2009; Grontmij, 2008). Deze bepalen of er sociale normen worden geactiveerd bij de gebruiker van de shared space, en er sociaal verkeersgedrag ontstaat. (Joly et al, 2008; Steg, 2016). De betrokken overheid kan vervolgens op basis van het ontstane verkeersgedrag besluiten om aanpassingen te doen aan de lokale omstandigheden en elementen in het ontwerp.

3. Methodologie

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt besproken welke onderzoeksmethoden zijn gebruikt, en waarom er voor deze onderzoeksmethoden is gekozen. Eerst wordt echter toegelicht hoe de selectie van cases tot stand is gekomen. Ook worden de ethische aspecten en kwaliteit besproken, en ten slotte volgt een onderzoeksschema.

3.2 Selectie van de cases

Voor dit onderzoek zijn cases gebruikt, zodat dieper in kan worden gegaan op de keuzes in het proces van implementatie (Van der Zwaan, 1990; Swanborn, 1996). De theorie kan hierdoor gekoppeld worden aan de lokale context. Er is gekozen om drie verschillende cases te onderzoeken. De cases moeten voldoen aan de criteria 'gelegen in Noord-Nederland', 'intensief verkeer' en 'nabij winkelgebied'. Op basis van tijdsbeperkingen en het feit dat shared space veel voorkomt in dit gebied is er gekozen uit cases in Noord-Nederland (Groningen, Friesland, Drenthe). Om het sociale verkeersgedrag te onderzoeken is het noodzakelijk dat er voldoende verkeer is, zodat eventuele menging van de verkeersstromen onderzocht kan worden. De nabijheid van een winkelgebied zorgt er voor dat het effect van de aanwezigheid van mensen onderzocht kan worden.

Er is op het moment van schrijven geen officiële lijst van gebieden met shared space voor handen. Dit heeft waarschijnlijk ook te maken met het feit dat er geen vaste definitie van shared space bestaat, waardoor niet altijd duidelijk is of een gebied als shared space kan worden bestempeld. Wel is er een database beschikbaar van het Kenniscentrum Shared Space (Kenniscentrum Shared Space, 2017). Op basis van deze database zijn drie locaties naar voren gekomen die voldoen aan de criteria 'gelegen in Noord-Nederland' en 'nabij winkelgebied'. Dit zijn het centrum van Haren (Rijksstraatweg), het centrum van Leeuwarden (Wilhelminaplein en Beursplein), en het centrum van Oosterwolde (De Brink). In hoofdstuk vier worden de cases verder toegelicht.

3.3 Primaire data en secundaire data

De beschikbare data over shared space is beperkt. Daarom worden interviews gehouden, om zo mogelijk data te kunnen verzamelen die (nog) niet naar buiten is gebracht. Dit is een kwalitatieve vorm van data verzamelen. Tevens kan er door de mogelijkheid om door te vragen meer diepgang worden bereikt. Bovendien zijn de antwoorden op de deelvragen moeilijk te kwantificeren. Daarom is er gekozen voor interviews in plaats van bijvoorbeeld enquêtes (Reulink & Lindeman, 2005).

Als primaire databron is er gekozen voor interviews en observaties. De interviews worden gehouden met beleidsmedewerkers die betrokken waren bij de aanleg van shared space. Bij de gemeenten worden personen geïnterviewd die bij het gehele traject van implementatie betrokken zijn geweest.

Er worden semigestructureerde interviews met de gemeenten afgenomen. Dit houdt in dat er een aantal vragen als leidraad worden gebruikt, waarbij de mogelijkheid bestaat om hier van af te wijken en door te vragen. Vervolgens worden er interviews gehouden met de Veilig Verkeer Nederland (VVN) en het Kenniscentrum Shared Space (KSS). In deze interviews worden de hoofdpunten uit de interviews met de gemeenten besproken.

Er zijn interviews gehouden met de volgende personen:

Vanuit de gemeente Haren is er gesproken met Arne Dijk. Dijk is als Beleidsadviseur Verkeer werkzaam bij de gemeente Haren. Dit interview is afgenomen op 02-05-17.

Vanuit de gemeente Leeuwarden is er gesproken met Hein Waterlander. Waterlander is als Adviseur Verkeer en Vervoer werkzaam bij de gemeente Leeuwarden. Dit interview is afgenomen op 04-05-17.

Vanuit de gemeente Ooststellingwerf (Oosterwolde) is er gesproken met Arjan Janssens. Janssens is als Beleidsmedewerker Verkeer en Vervoer werkzaam bij de gemeente Ooststellingwerf. Dit interview is afgenomen op 10-05-17.

Vanuit het KSS is er gesproken met Sjoerd Nota. Nota is als beleidsmedewerker mobiliteit werkzaam bij het Kenniscentrum Shared Space in Leeuwarden. Dit interview is afgenomen op 16-05-17.

Vanuit VVN is er gesproken met Robin Inpijn. Inpijn is als verkeerskundige werkzaam bij VVN Steunpunt Noord. Dit interview is afgenomen op 18-05-17.

Tevens worden er veldobservaties uitgevoerd. Deze bestaan uit een sociale observatie en een ruimtelijke observatie, om de invloed van de aanwezigheid van mensen en om de invloed van de omgeving te onderzoeken. De observatie bestaat uit een participerende observatie, waarbij er gebruik wordt gemaakt van het shared space gebied, en op basis van de zintuigen een zogenaamde *written image* kan worden opgesteld (Kawalulich, 2005). Bij het uitvoeren van observaties dient er rekening te worden gehouden met de lokale omstandigheden ten tijde van de observatie, zoals het tijdstip en het weer, zeker wanneer er meerdere observaties worden gehouden. Deze omstandigheden dienen vergelijkbaar te zijn (Clifford et al., 2010). In bijlage B3 wordt de operationalisatie van deze observatie weergegeven.

Als secundaire databron is gekozen voor wetenschappelijke literatuur. Deze literatuur is voornamelijk belangrijk ter ondersteuning van hoofdstuk twee, waarin shared space en de werking hier van wordt toegelicht, en vervolgens wordt gekoppeld aan het activeren van normen.

3.4 Strategie, codering, en ethische aspecten

Eerst is er op basis van wetenschappelijke artikelen en beleidsdocumenten een beeld gevormd van shared space en de invloed van de omgeving op gedrag. Vervolgens wordt dit gekoppeld aan bestaande theorieën. Dan worden de te onderzoeken cases bepaald. Er is gekozen voor een duidelijke afbakening, zoals in paragraaf 3.2 is beschreven. Vervolgens worden de cases geobserveerd, waarna interviews

plaatsvinden met de lokale gemeente. Op basis van deze interviews en de observaties worden ook interviews gehouden met VNN en het KSS. Deze interviews worden vervolgens getranscribeerd en geanalyseerd op basis van de opgestelde codering.

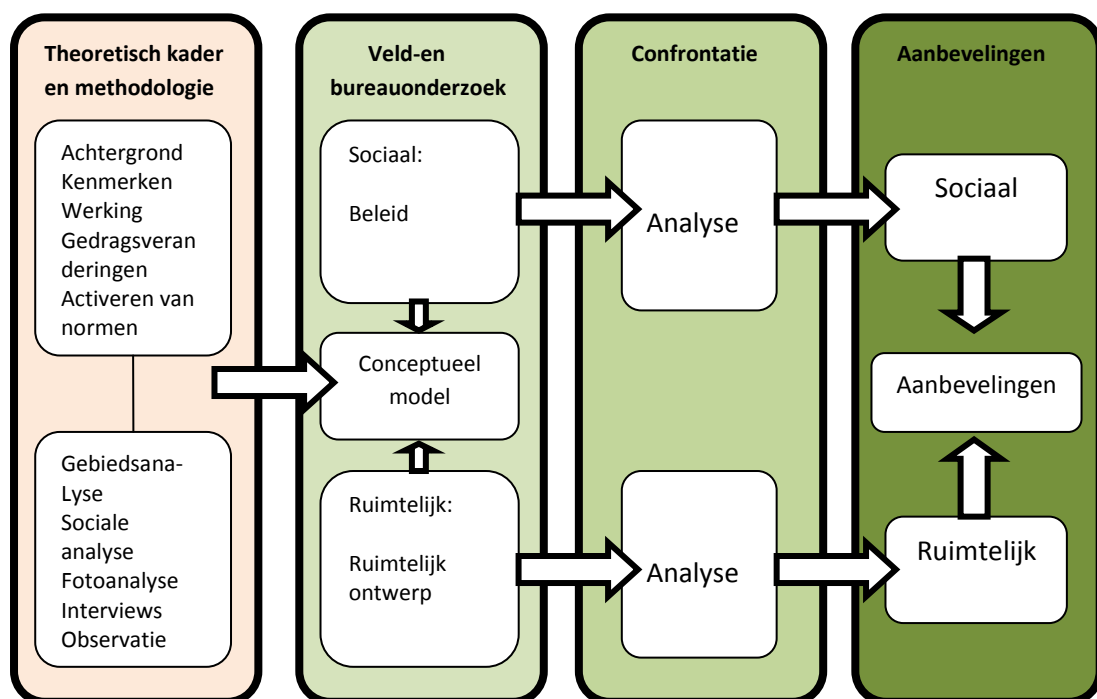
Op basis van selectieve codering worden stukken tekst uit de transcripten geselecteerd en aan vragen gekoppeld, ook wel de methode van Strauss (1978) genoemd (Clifford et al., 2010). In bijlage B5, B6 en B7 is een tabel ondergebracht waar dit is uitgewerkt. De transcripten kunnen worden opgevraagd via a.p.ufkes@student.rug.nl.

Bij de interviews wordt gevraagd om toestemming om de naam en functie van de geïnterviewde persoon op te nemen in dit hoofdstuk. Zoals door Clifford et al. (2010) wordt aangegeven is het belangrijk dat, wanneer gewenst, de geïnterviewden anoniem blijven. Ook kunnen zij zich ten alle tijden terugtrekken.

3.5 Kwaliteit en onderzoeksschema

Zoals eerder beschreven zijn er uitsluitend interviews gehouden met beleidsmedewerkers die gezien hun werkervaring over de relevante achtergrond beschikken. Hier wordt naar gevraagd tijdens de aanvraag van de interviews. Tevens worden er interviews gehouden met experts die niet specifiek aan een case verbonden zijn, en wellicht vanuit een ander perspectief de zaken beoordelen.

Een onderzoek kan volgens Doorewaard et al. (2015) worden opgedeeld in vier fases. Namelijk het 'Theoretisch Kader', het 'Veld-en bureauonderzoek', de 'Confrontatie', en tot slot de 'Aanbevelingen' (Doorewaard & Verschuren, 2015). Dit kan schematisch worden weergegeven. Zie onderstaande figuur (figuur 3).



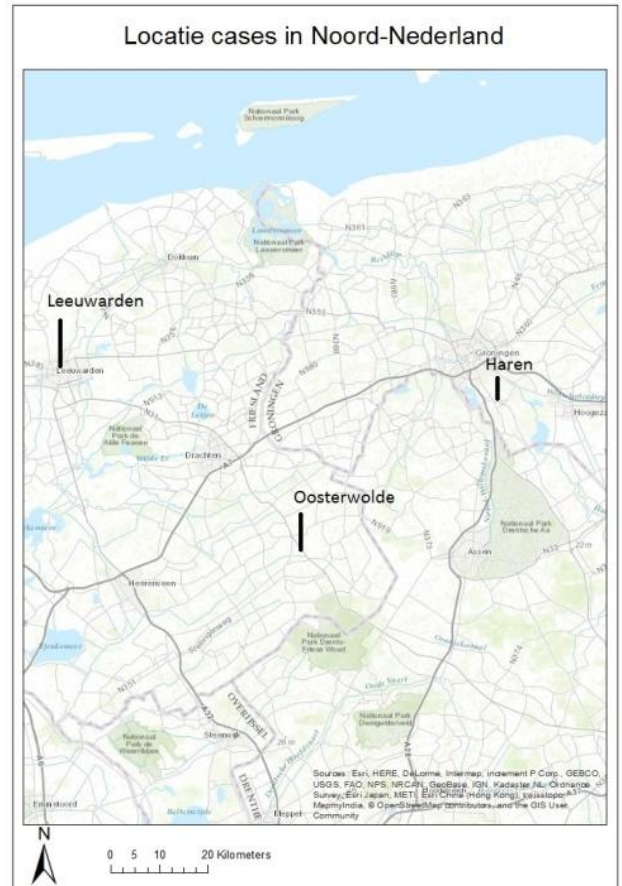
Figuur 3: onderzoeksschema

4. Kenmerken van de cases

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de cases verder toegelicht. Aan de hand van onder andere foto's en statistieken wordt een beeld gegeven van de onderzochte shared space in Noord-Nederland. Tevens worden op basis van observaties de sociale en ruimtelijke kenmerken van de gebieden met shared space besproken, zodat de deelvraag 'Hoe beïnvloedt de omgeving het sociale (verkeers) gedrag bij de cases?' kan worden beantwoord.

Zoals reeds besproken in het voorgaande hoofdstuk bestaan de cases uit Haren (Provincie Groningen), Leeuwarden (Provincie Friesland) en Oosterwolde (Provincie Friesland). De locatie met shared space is bij alle cases centraal gelegen, rondom voorzieningen. Dit wordt in de volgende paragrafen verder toegelicht. De cases zijn gelegen in Noord-Nederland, zoals in figuur 4 is weergegeven.



Figuur 4: locatie shared space Haren (Bewerking GIS)

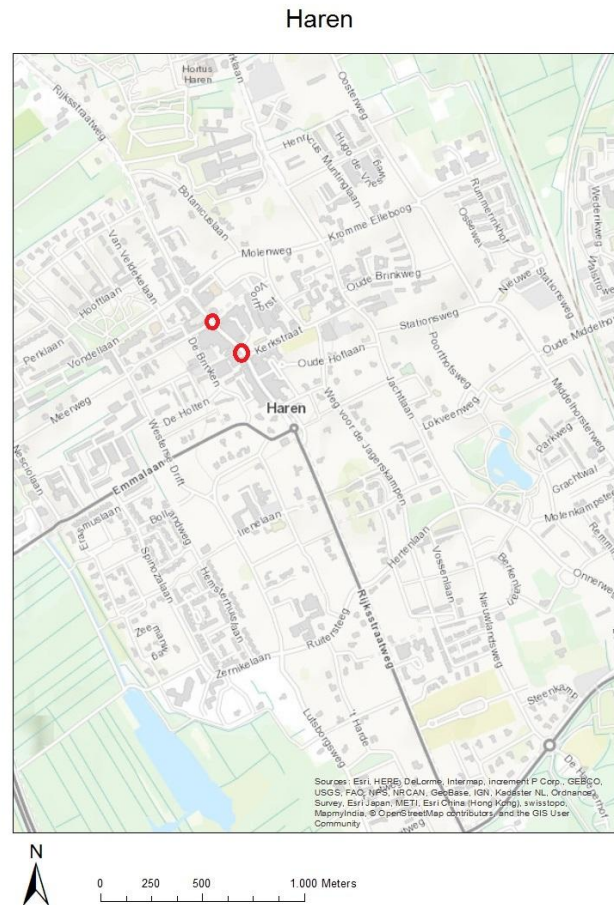
4.2 Kenmerken van de cases

Haren

Haren is een dorp in de Provincie Groningen, ten zuiden van de stad Groningen. Haren telt zo'n 16000 inwoners. Het gebied met shared space is gelegen in het centrum, aan de Rijksweg en de Kerkstraat. Centraal staan twee pleinachtige ruimtes bij het gemeentehuis en de kerk. Deze pleinen worden via een asfaltloper (Rijksweg) met elkaar verbonden. Figuur 5 biedt een geografisch overzicht van de twee pleinen (Database Kenniscentrum Shared Space, 2017; Gemeente Haren, 2014).

Aan de Rijksweg en Kerkstraat zijn voorzieningen en winkels gevestigd. Voor de herinrichting van de Rijksweg fungeerde deze weg als verkeersader. Doordat dit gebied als verkeersruimte was ingericht werd deze gezien als een barrière, en ontstond er een weinig aantrekkelijk gebied, met een slecht ondernemersklimaat (Database Kenniscentrum Shared Space, 2017)

Op basis van gegevens uit de database van het Kenniscentrum Shared Space kan tevens een tabel worden opgesteld met kerngegevens van de cases. Tabel 4 geeft een overzicht.



Figuur 5: locatie shared space Haren (Bewerking GIS)

Haren, Rijksweg	
TYPE LOCATIE	Centrum
TYPE PROJECT	Herindeling
TYPE WEG	ETW (Erftoegangsweg)
JAAR VAN REALISATIE	2002
OVERSTEEKVOORZIENINGEN	Ja
VOORZIENINGEN KWETSBAAR	Nee
VERKEERSDEELNEMERS	
OV-ROUTE	Ja
INTENSITEIT	Circa 10.000 mvt/etmaal

Tabel 4: Kerngegevens Haren (Database Kenniscentrum Shared Space, 2017)

Leeuwarden

Wilhelminaplein

In centrum van Leeuwarden, de hoofdstad van de Provincie Friesland, is het gebied rond het Zaailand heringericht in 2012. Dit gebied bestaat grotendeels uit het heringerichte Wilhelminaplein, waar tevens woningen, winkels en een nieuw Fries Museum zijn gerealiseerd. Uitgangspunt was om de openbare ruimte zoveel mogelijk als shared space in te richten, om zo te komen tot een gebied van hoge ruimtelijke kwaliteit (Database Kenniscentrum Shared Space, 2017).

Voorafgaand aan de herinrichting bestond het Wilhelminaplein uit een parkeerruimte, en was de weg langs het Wilhelminaplein ingericht als verkeersruimte met stoplichten. Zoals ook in Haren het geval was was hier sprake van een weinig aantrekkelijke omgeving (Database Kenniscentrum Shared Space, 2017).

Op basis van gegevens uit de database van het Kenniscentrum Shared Space kan tevens een tabel worden opgesteld met kerngegevens van de betreffende case. Tabel 5 geeft een overzicht.



Figuur 6: locatie shared space Wilhelminaplein (links) (Bewerking GIS)

Leeuwarden, Wilhelminaplein	
TYPE LOCATIE	Centrum
TYPE PROJECT	Herinrichting
TYPE WEG	ETW (Erftoegangsweg)
JAAR VAN REALISATIE	2012
OVERSTEEKVOORZIENINGEN	Nee
VOORZIENINGEN VOOR KWETSBARE VERKEERSDEELNEMERS	Nee
OV-ROUTE	Ja
INTENSITEIT	n.b.

Tabel 5: Kerngegevens Leeuwarden Wilhelminaplein (Database Kenniscentrum Shared Space, 2017)

Beursplein

Het Beursplein maakt ook deel uit van de herinrichting van het centrum van Leeuwarden, die in 2012 heeft plaatsgevonden. Het Beursplein bestaat uit een plein dat voornamelijk als fietspad wordt gebruikt, dat aansluit op een kleine rotonde. Deze rotonde is aangelegd om het conflict tussen autoverkeer van en naar de parkeergarage onder het Zailand en het fietsverkeer van en naar het Beurplein op te lossen (Database Kenniscentrum Shared Space, 2017).



Figuur 7: Locatie shared space Beursplein (rechts) (Bewerking GIS)

Op basis van gegevens uit de database van het Kenniscentrum Shared Space kan tevens een tabel worden opgesteld met kerngegevens van de betreffende case. Tabel 6 geeft een overzicht.

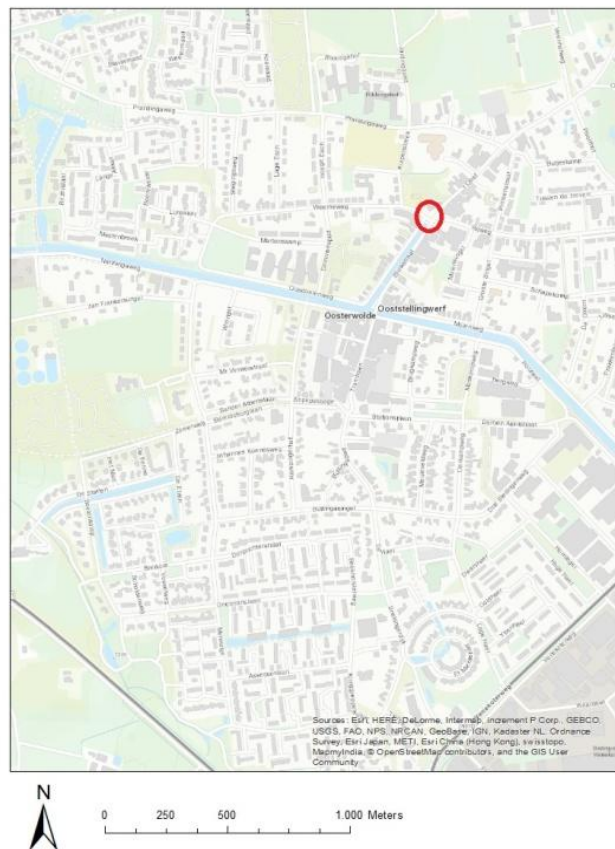
Leeuwarden, Beursplein	
TYPE LOCATIE	Centrum
TYPE PROJECT	Herinrichting
TYPE WEG	ETW (Erftoegangsweg)
JAAR VAN REALISATIE	2012
OVERSTEEKVOORZIENINGEN	Nee
VOORZIENINGEN KWETSBAAR	Nee
VERKEERSDEELNEMERS	
OV-ROUTE	Nee
INTENSITEIT	N.B.

Tabel 6: Kerngegevens Leeuwarden Beursplein (Database Kenniscentrum Shared Space, 2017)

Oosterwolde

Oosterwolde is een dorp in de provincie Friesland, met zo'n 10000 inwoners. Ten noorden van het centrum heeft in 1999 een herinrichting plaatsgevonden, waarbij de geregelde voorrangskruising op de brink is vervangen door een plein met shared space. Het midden van dit plein is verhoogd, en wordt deels gebruikt als terras (Database Kenniscentrum Shared Space, 2017; Gemeente Ooststellingwerf, 2017).

Oosterwolde



Figuur 8: Locatie shared space Oosterwolde (Bewerking GIS)

Op basis van gegevens uit de database van het Kenniscentrum Shared Space kan tevens een tabel worden opgesteld met kerngegevens van de betreffende case. Tabel 7 geeft een overzicht.

Oosterwolde, De Brink	
TYPE LOCATIE	Dorp
TYPE PROJECT	Herinrichting
TYPE WEG	ETW (Erftoegangsweg)
JAAR VAN REALISATIE	1999
OVERSTEEKVOORZIENINGEN	Nee
VOORZIENINGEN KWETSBAAR	Nee
VERKEERSDEELNEMERS	
OV-ROUTE	Nee
INTENSITEIT	Circa 6.000 mvt/etmaal

Tabel 7: kerngegevens Oosterwolde (Database Kenniscentrum Shared Space, 2017)

5. Sociaal verkeersgedrag bij de cases

5.1 Hoe beïnvloedt de omgeving het sociale (verkeers) gedrag bij de cases?

Tijdens de observaties is een tabel ingevuld. Deze tabel is ondergebracht in bijlage B4. Op basis van deze tabel kan een beeld van de situatie bij de cases worden geschetst.

Haren

Het shared space gebied wordt niet onder de aandacht gebracht door middel van bijvoorbeeld een bord. Het gebied bestaat voornamelijk uit pleinen. De pleinen bestaan uit rode klinkers, waarbij er tussen de pleinen een geasfalteerde rijbaan is aangelegd. De bestrating is overal op gelijk niveau; er zijn geen hoogteverschillen aanwezig. De omgeving kan worden gezien als een aantrekkelijke omgeving doordat er gebruik gemaakt is van hoogwaardige materialen en er veel groen aanwezig is. Tevens is de omgeving schoon.

Het gebied rondom de shared space bestaat uit een druk winkelgebied. Met name rond de pleinen wordt gebruik gemaakt van het straatmeubilair. Tevens zijn er horeca en terrassen aanwezig. Het gebied wordt gebruikt als verblijfsruimte; mensen ontspannen op terrassen en bankjes, ook vlak langs de rijroute. In het gebied zijn constant voetgangers aanwezig, met name winkelend publiek. Op de pleinen wordt door voetgangers gebruik gemaakt van het gehele gebied. Tussen de pleinen is dit niet het geval. Ook zwakkere verkeersdeelnemers maken gebruik van de pleinen. Rond de pleinen past het gemotoriseerde verkeer direct snelheid aan, maar tussen de pleinen wordt sneller gereden. Op de pleinen mengen de verkeersstromen zich.



Leeuwarden

Wilhelminaplein

Het shared space gebied wordt niet onder de aandacht gebracht door middel van bijvoorbeeld een bord. De bestrating bestaat uit een mix van klinkers in verschillende kleuren en deze bestrating is overal op gelijk niveau; er zijn geen hoogteverschillen aanwezig. Fontein, een kunstwerk en de aanwezigheid van groen maken het gebied tot een aantrekkelijke omgeving. Wel is het gebied niet geheel schoon; er is zwerfvuil aanwezig.

Er zijn winkels en horeca aanwezig in het gebied. Mensen blijven in het gebied zitten. Er is een constante aanwezigheid van voetgangers, die van het hele gebied gebruik maken. Ook zwakkere verkeersdeelnemers maken gebruik van het gehele gebied. Er wordt veelvuldig gebruik gemaakt van het straatmeubilair. Rondom de bomen op het plein zijn zitgelegenheden, die druk zijn bezet. Het gebied wordt dus gebruikt als verblijfsruimte. Het gemotoriseerde verkeer is beperkt en bestaat uit busverkeer en bestemmingsverkeer. De snelheid wordt door het gemotoriseerde verkeer bij binnenkomst van het shared space gebied verlaagd. In het gebied waar het gemotoriseerde verkeer langs komt (het gebied voor de rechtbank) mengen de verkeersstromen zich.



Beursplein

Het shared space gebied wordt niet onder de aandacht gebracht door middel van bijvoorbeeld een bord. De bestrating bestaat uit rode klinkers en is overal op gelijk niveau; er zijn geen hoogteverschillen aanwezig. Wel bevindt zich een kleine verhoging op de rotonde. Ook hier is sprake van een aantrekkelijke omgeving door het gebruik van hoogwaardige materialen bij de zitgelegenheden en de aanwezigheid van een fontein.



In het voormalige Beursgebouw is een Albert Heijn gevestigd, en op de rotonde sluit de winkelstraat Wirdumerdijk aan. Er zijn geen horeca en terrassen aanwezig. Wel blijft er een beperkt aantal mensen zitten in het gebied voor ontspanning. De stroom voetgangers is beperkt. Voetgangers bevinden zich voornamelijk aan de buitenzijden van het gebied. Mensen blijven zitten op de zitgelegenheden rondom de bomen en rond de aanwezige fontein. Het gemotoriseerde verkeer bestaat uit automobilisten die naar of van de parkeergarage onder het Wilhelminaplein rijden. Rond de rotonde passen automobilisten snelheid aan en treedt menging op, buiten de rotonde is dit minder het geval.



Oosterwolde

Het shared space gebied wordt niet onder de aandacht gebracht door middel van bijvoorbeeld een bord. De bestrating bestaat uit rode klinkers. Een opvallend element in het ontwerp is de verhoging in het midden van het plein. Doordat het midden van het plein is verhoogd is deze voor met name automobilisten minder overzichtelijk. Hoewel het gebied schoon is, kan het gebied als minder aantrekkelijk worden beschouwd vergeleken met de overige onderzochte gebieden met shared space, doordat er geen interessant element zoals bijvoorbeeld een kunstwerk of fontein aanwezig is, en het straatmeubilair zich beperkt tot stalen bankjes.

Rondom het plein zijn weinig winkels gevestigd. Wel is er aan het verhoogde gedeelte van het plein horeca gevestigd, met een terras op deze verhoging. Het gebied wordt weinig gebruikt voor ontspanning en rust en de aanwezigheid van voetgangers is beperkt. Wanneer deze aanwezig zijn maken deze niet gebruik van het gehele gebied. Het gebied wordt door sommige gebruikers gezien als parkeerruimte. Het relatief drukke gemotoriseerde verkeer bestaat voornamelijk uit automobilisten. Doordat er weinig voetgangers en fietsers aanwezig zijn is de menging tussen de verkeersstromen beperkt. Automobilisten passen echter wel hun snelheid aan.



5.2 In hoeverre werd er rekening gehouden met sociaal (verkeers) gedrag bij de implementatie van shared space bij de cases?

Haren

Vanuit de gemeente Haren wordt aangegeven dat er met name aandacht geweest is voor het creëren van een aantrekkelijke verblijfsruimte. Specifieke aandacht voor condities die sociaal verkeersgedrag zouden kunnen beïnvloeden, zoals bijvoorbeeld de aanwezigheid van mensen, is er niet direct geweest. Wel wordt de aanwezigheid van mensen voor een goed functionerend shared space gebied gezien als een voorwaarde. Uitgangspunt was het creëren van een aantrekkelijke omgeving, zodat het centrum van Haren weer een aantrekkelijk winkelgebied zou worden. Dit was door het intensieve autoverkeer in het centrum, dat was ingericht als verkeersruimte, steeds minder het geval. In samenspraak met bewoners, ondernemers en belangenverenigingen is uiteindelijk gekozen voor het doortrekken van pleinen over de rijbaan (Dijk, 2017).

Na de realisatie is er over de shared space gecommuniceerd door middel van tijdelijke informatieborden. Tevens zou er meer begrip over shared space zijn ontstaan doordat er is geprobeerd om het dorp zo veel mogelijk te betrekken bij de planvorming. In deze sessies was indirect ook aandacht voor sociaal verkeersgedrag (Dijk, 2017).

Leeuwarden

Vanuit de gemeente Leeuwarden wordt aangegeven dat er niet specifiek aandacht is geweest voor bepaalde condities die sociaal verkeersgedrag bij shared space zouden kunnen bevorderen. De gebieden met shared space zijn ontwikkeld vanuit het idee 'de auto is te gast'. Er is geprobeerd om een domeinkwestie te creëren, waarbij de automobilist het gevoel zou moeten krijgen in een voetgangersgebied te rijden. Dit is gebeurd door ook hier de pleinen door te trekken over de rijbaan, met als doel om barrières te slechten. Hierdoor zou de omgeving vriendelijker zijn geworden, en is een verkeersruimte tot een tot een verblijfsruimte getransformeerd (Waterlander, 2017)

Na de realisatie van de gebieden met shared space heeft er geen informatiecampagne plaatsgevonden. Ook is er niet op een andere manier gecommuniceerd, bijvoorbeeld door middel van informatieborden. Wel zijn er na de realisatie van de gebieden veel klachten binnen gekomen, iets wat na verloop van tijd minder is geworden (Waterlander, 2017).

Oosterwolde

Vanuit de gemeente Ooststellingwerf wordt aangegeven dat vanuit de gedachte om een aantrekkelijk verblijfsgebied te creëren er automatisch ook aandacht is geweest voor condities die sociaal verkeersgedrag kunnen bevorderen. Er is geprobeerd om mensen in het gebied vast te houden door middel van de inrichting (Janssens, 2017)

Nadat het gebied met shared space was gerealiseerd is er geen aandacht geweest voor het bevorderen van sociaal verkeersgedrag door middel van bijvoorbeeld een informatiecampagne of informatieborden (Janssens, 2017)

5.3 Op welke wijze kan sociaal (verkeers) gedrag worden bevorderd gezien vanuit de cases?

Haren

Elementen die vanuit de gemeente Haren worden gezien als bevorderend voor sociaal verkeersgedrag zijn het gelijkvloers houden van het gebied en het zoveel mogelijk voorkomen van het gebruik van asfalt. Tevens zou er meer rekening moeten worden gehouden met de invloed van de aanwezigheid van mensen. Bij een shared space gebied in Onnen, een dorp in de gemeente Haren, is de ervaring met shared space minder positief doordat er hard wordt gereden. Dit zou te maken hebben met het gebrek aan mensen op straat. Met de kennis van nu zou er meer aandacht zijn voor het stimuleren van de aanwezigheid van mensen, bijvoorbeeld door samen te werken met lokale ondernemers en terrassen aan te leggen. Ook zou er meer aandacht zijn voor het betrekken van lokale elementen in het ontwerp, zodat er een uniek en interessant gebied ontstaat, en zou er meer aandacht zijn voor het aanpakken van parkeeroverlast (Dijk, 2017).

Leeuwarden

Vanuit de gemeente Leeuwarden wordt aangegeven dat naast het gelijkvloers houden van het gebied, er moet worden voorkomen dat het gebied kan worden gezien als het domein van de auto. Daarom zou er voorzichtig moeten worden omgegaan met het suggereren van rijbanen voor autoverkeer. Ook een element als een afwateringsgoot op een plein zou kunnen leiden tot een scheiding van de verkeersstromen. Tevens zou er nu meer aandacht zijn voor de schaalgrootte van een shared space plein. Een plein met shared space aan de Rengerslaan, ten noorden van het centrum van Leeuwarden, bleek achteraf te ruim opgezet, waardoor voetgangers moeite hadden om van het gehele plein gebruik te maken. Hier is later een 'eiland' (safe space) te midden van het plein toegevoegd, zodat voetgangers in twee keer het plein kunnen oversteken. Ook wordt aangegeven dat er doordat er bij een shared space gebied vaak achteraf aanpassingen moeten worden gedaan, zoals het toevoegen van een safe space, er voorafgaand rekening moet worden gehouden met (budgettaire) ruimte hier voor (Waterlander, 2017).

Oosterwolde

Ook vanuit de gemeente Ooststellingwerf wordt aangegeven dat, hoewel afhankelijk van de lokale situatie, het gelijkvloers houden en het beperken van het gebruik van asfalt belangrijk zijn. Tevens wordt ook hier het gebruik van lokale elementen uit de omgeving (zoals bijvoorbeeld een historisch gebouw) in het ontwerp genoemd, om te komen tot een aantrekkelijk verblijfsgebied. Ook zou de schaalgrootte een punt van aandacht zijn. Wanneer een plein te groot is zou er sneller kans op parkeeroverlast zijn (Janssens, 2017).

5.4 Analyse en reflectie

De situatie op het gebied van sociaal verkeersgedrag kan bij alle vier cases als positief worden gezien op basis van de observaties en interviews. Het gemotoriseerde verkeer rijdt met een lage snelheid door het gebied, en er is een aantrekkelijke verblijfsruimte ontstaan. Wel valt op dat alleen in Haren aandacht is geweest voor communicatie ter plekke over het gebruik van shared space, door middel van het plaatsen van een tijdelijk bord. Verder is de communicatie over het gebruik van shared space en de principes achter shared space beperkt geweest.

Met name in Haren en Leeuwarden wordt het gebied nadrukkelijk gebruikt als verblijfsruimte. In Oosterwolde is dit minder het geval. Dit zal echter niet alleen afhankelijk zijn van het ontwerp, maar ook van de locatie van het gebied met shared space, waarbij deze in Oosterwolde aan de rand van het centrum ligt in plaats van in het centrum is gelegen. Het ontwerp in Oosterwolde onderscheidt zich van de andere cases door de verhoging in het plein. Ondanks de geringe aanwezigheid van mensen en het intensieve autoverkeer ontstaat er voor automobilisten toch een onoverzichtelijke situatie, waarbij automobilisten gedwongen worden om snelheid te minderen. Hoewel dit shared space gebied door de grote verhoging in het plein niet voldoet aan de kenmerken van shared space zoals opgesteld in hoofdstuk twee, wordt het doel van shared space, het omlaag brengen van de snelheid en het creëren van een aantrekkelijke ruimte, wel bereikt. Ook in Leeuwarden, aan het Beursplein, is een opvallende concessie gedaan door het plaatsen van een kleine rotonde. Wat tevens opvalt is dat automobilisten deze rotonde niet altijd gebruiken zoals dat onder normale omstandigheden zou gebeuren. Zodra automobilisten op de rotonde rijden hebben deze voorrang, echter wordt er aan het Beursplein door automobilisten vaak voorrang gegeven aan fietsers en voetgangers. De automobilist heeft door de ruimtelijke inrichting van het gebied rondom de rotonde daadwerkelijk het gevoel zich in het domein van fietsers en voetgangers te begeven, en past zijn of haar gedrag aan, iets dat ook door Waterlander (2017) wordt omschreven. Tot slot kan op het gebied van concessies ook het gebruik van asfalt in Haren worden genoemd. De geasfalteerde en sterk geleide rijbaan die de pleinen in Haren met elkaar verbindt heeft een duidelijk effect op de snelheid van automobilisten en de menging van verkeersstromen. Echter, ook hier zou kunnen worden gesteld deze concessie gerechtvaardigd kan worden door de lokale omstandigheden. Doordat het gebied met shared space relatief groot is zouden automobilisten niet in staat kunnen zijn om hun aandacht en geduld over het gehele gebied te verspreiden. In plaats daarvan wordt door de sterke overgang tussen de pleinen met klinkers en de geasfalteerde rijbaan de aandacht gericht op de pleinen, waar tevens de meeste voetgangers en fietsers kunnen worden verwacht (Dijk, 2017). Zo blijkt er ruimte te zijn voor concessies wanneer de lokale omstandigheden hier om vragen. Hoewel de verschillende shared space gebieden duidelijk van elkaar verschillen in locatie, grootte en ruimtelijke inrichting, wordt hetzelfde effect bereikt.

Hieruit zou ook geconcludeerd kunnen worden dat de keuze voor deze specifieke cases ongelukkig is geweest. Echter, uit de interviews kwam naar voren dat er met name bij andere projecten met shared space binnen de gemeente wel problemen aan het licht zijn gekomen. Dit zijn de gebieden met shared space aan de Rengerslaan

in Leeuwarden en in Onnen, in de Gemeente Haren. Aan de Rengerslaan bleek het plein te groot, waardoor voetgangers moeite hadden met oversteken, en in Onnen bleken de aantallen voetgangers te laag, waardoor er hard wordt gereden door automobilisten. Door middel van interviews met het KSS en VVN wordt bovendien de blik verder verruimt, doordat deze kennisinstellingen ervaring hebben met een veelvoud aan shared space projecten.

5.5 Feedback KSS en VVN

In onderstaande kernpunten is feedback van het KSS en VVN verwerkt. In bijlage B6 wordt dit middels een coderingstabel toegelicht. De kernpunten komen grotendeels overeen met de ervaringen van het KSS en VVN. Wel wordt door het KSS aangegeven dat het doen van uitspraken over shared space lastig is, doordat er geen vaste definitie van shared space is, en doordat de shared space op iedere locatie aangepast aan de lokale omstandigheden zou moeten zijn. Hierdoor is het lastig om op basis van individuele cases uitspraken te doen over shared space in het algemeen. Daarom wordt er vanuit het KSS nadruk gelegd op het nuanceren van uitspraken. Uit onderzoek naar shared space is nog niet voldoende 'harde data' naar voren gekomen die als bewijslast zou kunnen dienen voor generaliserende uitspraken over shared space, en ook in de toekomst zal dit waarschijnlijk lastig worden (Nota, 2017).

Vanuit VVN wordt aangegeven dat shared space ook zonder de sociale condities als de aanwezigheid van mensen of het mengen van verkeersstromen zou kunnen werken, wanneer het ontwerp is aangepast aan de situatie. In het geval van een shared space gebied in een gebied waar weinig mensen aanwezig zijn zou er toch een gedragsverandering tot stand kunnen komen wanneer de situatie door de ruimtelijke inrichting onoverzichtelijk is. Dit houdt in dat er weinig geleiding zou moeten zijn, en bijvoorbeeld door het plaatsen van groen het overzicht wordt beperkt (Inpijn, 2017).

5.6 Kernpunten

Op basis van de observaties en interviews kunnen een aantal kernpunten opgesteld worden. Omdat deze kernpunten zijn gebaseerd op vier cases zijn deze voorgelegd aan experts van het Kenniscentrum Shared Space en Veilig Verkeer Nederland. In bijlage B5, B6 en B7 wordt stapsgewijs toegelicht hoe deze kernpunten tot stand zijn gekomen.

Sociaal

Shared space lijkt minder goed te werken wanneer er weinig mensen op straat zijn. Echter, shared space kan ook werken zonder aanwezigheid van mensen wanneer hier in het ontwerp rekening mee wordt gehouden door een onoverzichtelijke situatie te creëren (Dijk, (Gemeente Haren); Waterlander, (Gemeente Leeuwarden); Janssens, (Gemeente Ooststellingwerf); Nota (KSS); Inpijn (VVN), 2017).

Er is aandacht geweest voor het creëren van een aantrekkelijk verblijfsgebied, waar automobilisten het gevoel moeten krijgen te gast te zijn in een voetgangersgebied (Dijk, (Gemeente Haren); Waterlander, (Gemeente Leeuwarden); Janssens, (Gemeente Ooststellingwerf), 2017).

Bij een grotere open ruimte kunnen met name voetgangers zich minder veilig voelen. Er kan een 'unheimisch' gevoel ontstaan, waardoor voetgangers niet het gehele gebied durven te gebruiken, doordat voetgangers zich in een grote ruimte moeilijker kunnen oriënteren (Waterlander, (Gemeente Leeuwarden); Janssens, (Gemeente Ooststellingwerf); Nota, (KSS); Inpijn (VVN), 2017).

Het parkeerregime wordt soms genegeerd door gebruikers van de shared space. Hierdoor ontstaat parkeeroverlast die kan leiden tot gevaarlijke situaties (Dijk, (Gemeente Haren); Janssens, (Gemeente Ooststellingwerf); Nota (KSS); Inpijn (VVN), 2017).

Na de realisatie van de shared space is de communicatie over het gebruik hiervan beperkt. Hierdoor weet niet iedereen wat er wordt verwacht van de gebruikers, en past niet iedere gebruiker zijn of haar weggedrag aan uit gewoontegedrag (Dijk, (Gemeente Haren); Waterlander, (Gemeente Leeuwarden); Janssens, (Gemeente Ooststellingwerf); Nota (KSS); Inpijn (VVN), 2017).

Na de realisatie van het project met shared space blijken mensen zich soms anders te gedragen dan vooraf werd verwacht. Vervolgens moeten er aanpassingen worden gedaan, zoals het toevoegen van kleine elementen als paaltjes en hekjes of een grotere ingreep zoals het toevoegen van een 'eiland' voor voetgangers. Het beschikbare budget en de politieke steun kunnen van invloed op zijn op aanpassingen (Dijk, (Gemeente Haren); Waterlander, (Gemeente Leeuwarden); Janssens, (Gemeente Ooststellingwerf); Nota (KSS); Inpijn (VVN), 2017).

Ruimtelijk

Bij voorkeur geen niveaoverschillen tussen de verkeersstromen (Waterlander, (Gemeente Leeuwarden); Janssens, (Gemeente Ooststellingwerf); Nota (KSS); Inpijn (VVN), 2017).

Bestrating bij voorkeur zoveel mogelijk in klinkers en niet in asfalt. Echter, de overgang tussen asfalt en klinkers kan ook een signaal voor gemotoriseerd verkeer zijn om extra snelheid te minderen (Dijk, (Gemeente Haren); Waterlander, (Gemeente Leeuwarden); Janssens, (Gemeente Ooststellingwerf); Nota (KSS); Inpijn (VVN), 2017).

Wanneer een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer wordt gesuggereerd, bijvoorbeeld door afwateringsgoten op een plein, kan een hiërarchie ontstaan, en vervolgens een scheiding in verkeersstromen (Dijk, (Gemeente Haren); Waterlander, (Gemeente Leeuwarden); Janssens, (Gemeente Ooststellingwerf); Nota (KSS); Inpijn (VVN), 2017).

Door lokale elementen in het ontwerp te betrekken kan een uniek en interessant gebied ontstaan (Dijk, (Gemeente Haren); Waterlander, (Gemeente Leeuwarden), 2017).

6. Conclusie en discussie

6.1 Conclusie

De omgeving blijkt goed in staat om verkeersgedrag te beïnvloeden. Echter, dit beperkt zich niet alleen tot elementen in het ontwerp. Ook de aanwezigheid van mensen en communicatie over het principe achter shared space kunnen van invloed zijn. Bij de onderzochte cases kan de situatie op het gebied van sociaal verkeersgedrag worden beoordeeld als zijnde positief, omdat het verkeer zich met een lage snelheid door het gebied begeeft en er een verblijfsruimte is ontstaan.

Er is bij de gemeenten (nog) niet specifiek rekening gehouden met condities die sociaal verkeersgedrag zouden kunnen bevorderen, zoals bijvoorbeeld de aanwezigheid van mensen. Het is afwachten hoe de shared space uiteindelijk werkt, waarna eventueel aanpassingen worden gedaan. De betrokken gemeenten en kennisorganisaties geven aan dat er wordt geleerd van eerdere projecten. Het concept shared space blijft zich op deze manier evolueren.

De waarde van de aanwezigheid van mensen op normatief gedrag in het gebied met shared space wordt wel onderkend. Door het creëren van een aantrekkelijke verblijfsruimte wordt hier op ingespeeld (Dijk, 2017; Janssens, 2017; Waterlander, 2017). Dit zou echter een stap verder kunnen gaan. Bijvoorbeeld door naast het creëren van een aantrekkelijke verblijfsruimte ook aandacht te geven aan het stimuleren van stromen voetgangers.

Uit de observaties bij de onderzochte cases blijkt de invloed van de cue power van de omgeving en de aanwezigheid van mensen op het (verkeers) gedrag, zoals eerder beschreven door de WRR (2009) en Joly et al. (2008). Met name het verkeersgedrag van automobilisten blijkt sterk afhankelijk van de omgeving. Zoals aangegeven door Koolen (2009) en Clarke (2006) verlaagt het gemotoriseerde verkeer haar snelheid, en wordt er gebruik gemaakt van oogcontact en handgebaren.

Hoewel het effect van de cue power van de omgeving duidelijk zichtbaar is, worden niet bij iedereen sociale normen geactiveerd bij een shared space gebied. Sociale normen zouden door middel van een bepaalde 'trigger' kunnen worden geactiveerd (Steg, 2016). Zo zouden met name de factoren Problem Awareness en Responsibility kunnen worden beïnvloed. Een voorbeeld van zo'n trigger is een bord of waarop de gebruiker wordt geattendeerd dat hij of zij een shared space gebied betreedt, met bijvoorbeeld enkele huisregels.

Uit observaties en interviews komen ondanks dat de onderzochte cases niet direct problemen hebben opgeleverd aanbevelingen naar voren, doordat de gemeenten steeds meer ervaring op doen met shared space elders in de gemeente. Deze ervaringen en de ervaringen van het Kenniscentrum Shared Space en Veilig Verkeer Nederland kunnen worden omgezet in concrete aanbevelingen op het gebied van beleid en op het gebied van het ruimtelijke ontwerp.

6.2 Aanbevelingen

Lokale omstandigheden (sociaal)

Doordat niet exact te voorspellen valt hoe mensen zich gaan gedragen in een gebied met shared space moet er voorafgaand (budgettaire) ruimte zijn om na het realiseren van de shared space aanpassingen te doen. Tevens is politieke steun voor shared space van belang. Zonder uitgesproken politieke steun voor shared space er te veel aanpassingen kunnen worden gedaan, zoals het toevoegen van zebrapaden, waardoor de shared space minder goed zou kunnen werken.

Shared space in haar klassieke opzet kan niet overal. Shared space is vaak afhankelijk van winkels en voorzieningen in de buurt zodat er voldoende mensen op straat zijn, en deze ook het gehele gebied gebruiken doordat zij het gebied doorkruisen. Kortom, er moet voldoende reuring zijn. Door tijdens het planningsproces intensief samen te werken met lokale (horeca) ondernemers kunnen de voetgangersstromen worden bevorderd, door bijvoorbeeld de aanleg van terrassen of een standplaats voor een foodtruck.

Wanneer de shared space wordt aangelegd in een gebied waar weinig mensen op straat zijn dient deze door middel van het ontwerp onoverzichtelijk te zijn, bijvoorbeeld door weinig geleiding voor het gemotoriseerde verkeer of door groen aan te leggen.

De communicatie, met name tussen de gemeente en de burgers die niet direct betrokken zijn bij het implementatieproces, moet voldoende aandacht krijgen. Doordat er op projectbasis wordt gewerkt wordt er vaak na de realisatie van de shared space niet meer gecommuniceerd en geïnformeerd, terwijl maar een klein deel van de bevolking betrokken was bij de realisatie. Als alle burgers kennis hebben kunnen nemen van de principes achter shared space en het daadwerkelijke gebruik hier van, kan er meer begrip en draagvlak ontstaan. Tevens zou dit kunnen helpen bij het terugdringen van parkeeroverlast. Zo zouden er een aantal 'huisregels' opgesteld kunnen worden, die kunnen dienen als 'reminder'. Zeker in een stad zullen er steeds weer mensen voor het eerst gebruik maken van shared space, waardoor communicatie over het gebruik van shared space relevant blijft.

Elementen in ontwerp (ruimtelijk)

Het ontwerp zou in het teken moeten staan van het creëren van een schone en zo aantrekkelijk mogelijke verblijfsruimte, zodat mensen worden uitgenodigd om in het gebied te blijven. Hierdoor zou een domeinkwestie kunnen ontstaan, waarbij het gemotoriseerde verkeer het gevoel krijgt het domein van voetgangers te betreden. Voorbeelden zijn het plaatsen van een fontein en het gebruiken van lokale kenmerken in de bestrating.

Er is ruimte om compromissen te doen, en het ontwerp aan te passen aan de lokale omstandigheden. Wel zijn er enkele aandachtspunten:

Wanneer het gebied met shared space te ruim wordt opgezet kunnen voetgangers moeite hebben om het gehele gebied te gebruiken, doordat zij zich moeilijker kunnen oriënteren, waardoor er wederom een situatie ontstaat die uitnodigt tot hard rijden. In dit geval kan een 'eiland' worden aangelegd, ook wel een safe space genoemd.

Er dienen geen niveauverschillen aanwezig te zijn tussen de verkeersstromen, zodat er geen barrières zijn die de menging van de verkeersstromen zouden kunnen beperken.

De bestrating hoeft niet eenkleurig te zijn, maar belangrijk is wel dat asfaltering zoveel mogelijk wordt vermeden. Asfaltering kan leiden tot een scheiding van de verkeersstromen en tot hogere snelheden. Echter, in een groot shared space gebied, zoals bijvoorbeeld het shared space gebied in Haren, kan de overgang van asfalt naar klinkers op de pleinen zorgen voor extra aandacht voor deze specifieke plekken.

Het gemotoriseerde verkeer moet geen eigen 'domein' krijgen. Er moet voorzichtig worden omgegaan met het suggereren van een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor kan een hiërarchie ontstaan, en vervolgens een scheiding in verkeersstromen.

6.3 Discussie

Dit onderzoek kan worden gezien als een exploratief onderzoek naar condities die van invloed kunnen zijn op sociaal (verkeers) gedrag bij shared space. Er kan gesteld worden dat de situatie op het gebied van sociaal (verkeers) gedrag bij de onderzochte cases positief is. Hieruit zou ook gesteld kunnen worden dat de keuze voor de desbetreffende cases ongelukkig was. Echter, uit de interviews kwam naar voren dat er met name bij andere projecten met shared space binnen de gemeente wel problemen aan het licht zijn gekomen. Dit zijn de gebieden met shared space aan de Rengerslaan in Leeuwarden en in Onnen, in de Gemeente Haren. Aan de Rengerslaan bleek het plein te groot, waardoor voetgangers moeite hadden met oversteken, en in Onnen bleken de aantallen voetgangers te laag, waardoor er hard wordt gereden door automobilisten.

Uit observaties en interviews zijn vervolgens kernpunten naar voren gekomen, die konden worden gebruikt bij het opstellen van aanbevelingen. Deze aanbevelingen zijn gebaseerd op de bevindingen uit vier cases. Omwille van tijdsbeperkingen is er voor een beperkt aantal cases gekozen. Om de betrouwbaarheid van de resultaten te vergroten zijn deze besproken met experts van Veilig Verkeer Nederland en het Kenniscentrum Shared Space. Voor een uitgebreider vervolgonderzoek zou het echter wenselijk zijn om meer cases te gebruiken.

Bij het observeren van de shared space is er aandacht geweest voor het belang van observeren tijdens gelijke omstandigheden. Daarom is er bij de verschillende cases geobserveerd rond hetzelfde tijdstip en tijdens vergelijkbare weersomstandigheden. Wanneer de situatie door middel van observaties wordt beoordeeld is het van belang om te onderkennen dat dit niet een geheel objectieve methode is, en wanneer hier tijd voor was geweest was het goed geweest om meer observaties uit te voeren. Wel

valt op dat zaken die uit de observatie naar voren kwamen ook vaak in de interviews werden genoemd, waardoor de betrouwbaarheid hiervan wordt vergroot.

In eerste instantie zijn ook beleidsdocumenten van de gemeenten geanalyseerd. Hier kwamen echter geen nieuwe bevindingen uit voort. De beleidsdocumenten zijn qua bewoording te algemeen van aard; de diepgang en achtergronden kwamen naar voren in de interviews.

Op het gebied van vervolgonderzoek zou het interessant kunnen zijn om ook cases buiten Nederland te onderzoeken, omdat Nederlandse verkeersdeelnemers door de sterke fietscultuur wellicht beter voorbereid zijn op shared space. Tevens zou een lange termijn monitor interessant kunnen zijn, om te onderzoeken of er gewenning optreedt en gewoontegedrag wordt doorbroken.

Literatuurlijst

- Adams, J. (1995). *Risk: the policy implications of risk compensation and plural rationalities*. Abington: Routledge
- Ajzen, I., Fischbein, M. (1980). Understanding attitudes and predicting social behaviour. Englewood Cliffs: Prentice Hall
- Bax, C., Jong, M. de, Koppenjan, J. (2010). Implementing evidence-based policy in a network setting: road safety policy in The Netherlands. *Public Administration*, 88 (3), 871-884
- Bekenkamp, (2014). Shared space-projecten doen soms concessies aan het gedachtegoed. *Verkeerskunde 2014*, (4)
- Berger, J., Meredith, M., Wheeler, S. C. (2008). Contextual Priming: where people vote affects how they vote. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 105, 8846-8849
- Buchanan, C. (1963). *Traffic in Towns*. London: UK Ministry of Transport
- Cassini, M. (2006). In your car no one can hear your scream! *Economic Affairs*, 26 (4)
- Cialdini, R. B., Reno. R. R., Kallgren, C. A. (1990). A focus theory of normative conduct: Recycling the concept of norms to reduce littering in public places. *Journal of Personality and Social Psychology*, 58, 1015-1026
- Clarke, E. (2006). Shared space: the alternative approach to calming traffic. *Traffic, Engineering and Control magazine*, 47 (8), 290-292
- Clifford, N., & Valentine, G. (2010). *Key methods in geography*. London: SAGE
- Dijk, A. (2017). Gemeente Haren. Interview
- Dijk, T. van. (2006). Verkeersbordenruis. *TUDELTA*, 38 (23)
- Dijkstra, J. (2008). *Gevaarlijke wegen: veilige wegen. Een onderzoek naar de invloed van de inrichting van de openbare ruimte op het gedrag van weggebruikers*. Groningen: RUG
- Doorewaard, H & Verschuren, P. (2015). *Het ontwerpen van een onderzoek*. Vijfde druk. Amsterdam: Boom Lemma uitgevers
- Ekman, L., Hydén, C. (1999). *Pedestrian Safety in Sweden*. Georgetown Pike: Federal Highway Administration
- Gemeente Haren (2014). *Kerngegevens*. Haren: Gemeente Haren
- Gemeente Ooststellingwerf (2017). *Bevolkingsopbouw Ooststellingswerf*. Ooststellingwerf: Gemeente Ooststellingwerf

- Grontmij, (2008). *Shared Space Haren: evaluatie en integratie*. Haren: Grontmij Nederland B.V.
- Haan, P. de (2012). *15 jaar Shared Space*. Leeuwarden: NHL
- Haan, P. de, Nota, S. (2012). *Shared Space 2.0: Van anonieme verkeerskruising naar 'dorpsplein' en van regels naar respect*. Leeuwarden: NHL
- Hamilton-Baillie, B., Jones, P. (2005). Improving traffic behaviour and safety through urban design. *Civil Engineering* (158), 39-47
- Hamilton-Baillie, B. (2008). Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic. *Built Environment*, 34 (2), 161-181
- Hammond, V. & Musselwhite, C. (2013). The Attitudes, Perceptions and Concerns of Pedestrians and Vulnerable Road Users to Shared Space: A Case Study from the UK. *Journal of Urban Design*, 18(1), 78-97
- Hoekstra, H. (2016). In situaties waar shared space wordt toegepast, wordt de verantwoording van het verkeersgedrag bij de weggebruiker zelf gelegd. *OTAR*, 2016 (4)
- Inpijn, R. (2017). Veilig Verkeer Nederland. Interview.
- Jaarsma, R., Broekhof, S. (2009). Shared Space, kraakhelder door zijn eenvoud. *TOPOS*, 2000 (03), 12-15
- Janssens, A. (2017). Gemeente Ooststellingwerf. Interview
- Joly, J., Stapel, D., Lindenberg, S. (2008). Silence and Table Manners: When Environments Activate Norms. *Personality and social psychology bulletin*, 34 (8), 1047-1056
- Kaparias, I., M.G.H. Bell, A. Miri, C. Chan, B. Mount (2012). Analysing the perceptions of pedestrians and drivers to shared space. *Transportation Research, Part F*. 15(2012), 297-310
- Karndacharuk, A., Wilson, J., Dunn, R. (2014). A review of the evolution of Shared (street) Space concepts in urban environments. *Transport Reviews*, 34 (2), 190-220
- Kawulich, B. (2005). Participant Observation as a Data Collection Method. *Forum: Qualitative Social Research*, 6 (2)
- Kenniscentrum Shared Space (2014). *Database Shared Space*. Geraadpleegd op shared-space.org. Leeuwarden: NHL
- Kenniscentrum Shared Space (2016). *Shared Space: het nieuwe verkeersconcept*. Leeuwarden: NHL
- Koolen, P. (2009). Shared Space: je kunt er alle kanten mee op. *Stedelijk Interieur*, 2009 (4), 44-45

- Lindenberg, S. (2008). 'Social rationality, semi-modularity and goal-framing: What is it all about? *Analyse & Kritik*, 30, 669-687
- Margry, J., Dijk, B. van (2011). *Ontwerpvrijheid bij shared space*. Arnhem: SAB
- Meijers, M. H. C., Stapel, D. A. (2009). Long term thinking does not always lead to sustainable choices. Tilburg: Universiteit van Tilburg.
- Moody, S. and Melia, S. (2014) Shared space: Research, policy and problems. Proceedings of the Institution of Civil Engineers. *Transport*, 167 (6), 384-392
- Northsearegion (2009). *Shared Space: reconciling people, places and transport*. Viborg: The North Sea Programme Secretariat
- Nota, S. (2017). Kenniscentrum Shared Space. Interview
- Reulink, N., L. Lindeman (2005). *Kwalitatief Onderzoek*. Nijmegen: Radboud Universiteit
- Roo, G. de, H. Voogd, (2007). *Methodologie van planning: over processen ter beïnvloeding van de fysieke leefomgeving*. Bussum: Uitgeverij Coutinho
- Shared Space (2005). *Ruimte voor iedereen: een nieuwe visie op de openbare ruimte*. Leeuwarden: Provincie Friesland
- Sprangers, C. (2007). Menselijker, dus sneller en veiliger. *Intermediar*, 2007 (2), 34-37
- Stapel, D. A., Wiekens, C. J. (2008). Waarom katholieken creatiever zijn dan protestanten. *Jaarboek Sociale Psychologie*. 2007, 325-236
- Steg, L. (2016). Values, Norms, and Intrinsic Motivation to Act Proenvironmentally. *Annual Review of Environment and Resources*, 2016 (41), 277-292
- Summala, H. (1988). Risk control is not risk dismount: the zero-risk theory of driver behaviour and its implications. *Ergonomics*, 31 (4), 491-506
- Swanborn, P.G. (1996). *Case study's? Wat, wanneer en hoe?* Amsterdam: Boom Lemma Uitgevers
- SWOV, (2016). *Verkeersdoden in Nederland*. SWOV-Factsheet. Den Haag: SWOV
- Vlakveld, W. (2009). *Subjectieve verkeersveiligheid, wat is het en wat kunnen we er mee?* Den Haag: SWOV
- Waterlander, H. (2017). Gemeente Leeuwarden. Interview
- Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (2009). *De menselijke beslisser: over de psychologie van keuze en gedrag*. Amsterdam: Amsterdam University Press.
- Wilde, G. (1982). The Theory of Risk Homeostasis: Implications for Safety and Health. *Risk Analyses*, 2 (4), 209-225

Zwaan, A.H. van der (1995). *Organisatie-onderzoek: leerboek voor de praktijk; het ontwerp van onderzoek in organisaties*. Assen: Van Gorcum

Bijlage

B1:

Begeleidende brief gemeente



**rijksuniversiteit
groningen**

Geachte heer, mevrouw,

Voor mijn afstudeerscriptie werk ik binnen het thema gedragsveranderingen in relatie met de ruimtelijke omgeving aan een onderzoek naar shared space. Deze afstudeerscriptie vormt de afronding van mijn bachelor Technische Planologie aan de Rijksuniversiteit Groningen.

Shared space is een voorbeeld van een omgeving die invloed zou moeten hebben op het (verkeers) gedrag van mensen. De gebruikers worden geacht om meer verantwoordelijkheid te nemen en op basis van oogcontact te communiceren. Hierdoor zou er een sociale norm moeten ontstaan. Uit onderzoek blijkt echter dat mensen ook moeite kunnen hebben met shared space, en er vervolgens vermijdingsgedrag kan plaatsvinden.

Ik zou er achter willen komen of er bij de implementatie van shared space rekening is gehouden met het bevorderen van sociaal (verkeers) gedrag. Bijvoorbeeld door bepaalde keuzes in het ontwerp of door een bepaalde vorm van informatie en communicatie richting de gebruikers. Als onderzoeksmethode gebruik ik interviews en observaties. Ik zou het zeer op prijs stellen wanneer u bereid bent om mee te werken aan een interview. Dit zal naar verwachting ongeveer twintig minuten duren.

Ik heb er voor gekozen om een cases in Noord-Nederland te onderzoeken (Leeuwarden, Haren en Oosterwolde), omdat shared space in Noord-Nederland veel voorkomt.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Vriendelijke groet,

Paul Ufkes

Contact:

Student: A.P. Ufkes

a.p.ufkes@student.rug.nl

06-20711515

Begeleider: Dr. F. Niekerk

f.niekerk@rug.nl

B2:

Vragen interview gemeente

Is er bij het ontwikkelen van het ruimtelijk ontwerp van de shared space specifiek aandacht geweest condities die sociaal (verkeers) gedrag bevorderen?

Zoals bijvoorbeeld een schone, aantrekkelijke omgeving of de aanwezigheid van mensen.

Is er na de realisatie van het shared space project aandacht geweest voor het bevorderen van sociaal (verkeers) gedrag?

Zoals bijvoorbeeld door een bord, informatiecampagne, etc?

Is er bij het realiseren van de shared space aandacht geweest voor het creëren van een verblijfsgebied, waardoor met name voetgangers in het gebied worden 'vastgehouden'?

Wat is volgens de gemeente de invloed van de aanwezigheid van mensen in het gebied op het verkeersgedrag in het gebied?

Welke ruimtelijke elementen uit het ontwerp zouden bij kunnen dragen aan sociaal (verkeers) gedrag?

Zijn er aanpassingen gedaan aan het ontwerp om het verkeersgedrag te beïnvloeden?

Wanneer er nu een nieuw ontwerp gemaakt zou moeten worden, zouden er dan andere keuzen gemaakt worden?

B3:

Operationalisatie observatie

Kerngegevens:

Haren		Wilhelminaplein		Beursplein		Oosterwolde	
Datum	25-04-17	Datum	26-04-17	Datum	26-04-17	Datum	28-04-17
Tijd	16:00-16:30	Tijd	16:00-16:30	Tijd	16:30-17:00	Tijd	16:00-16:30
Weer	~20°C, droog (Database KNMI)	Weer	~20°C, droog (Database KNMI)	Weer	~20°C, droog (Database KNMI)	Weer	~20°C, droog (Database KNMI)

Werkwijze:

Er is gedurende 30 minuten geobserveerd. In Haren op de Rijksweg, in Leeuwarden op het Wilhelminaplein en Beursplein, en in Oosterwolde op De Brink. Ter plekke is op een iPad een lijst met vragen ingevuld. Deze vragen zijn gebaseerd op de condities zoals opgesteld in hoofdstuk twee. Onderdeel 1 bestaat uit de lokale omstandigheden. Hier aan zijn de volgende vragen gekoppeld, waarin de condities uit hoofdstuk twee zijn verwerkt:

<i>Lokale omstandigheden (sociaal)</i>
-Kenmerken verkeer (<i>Vehicle Traffic Conditions</i>)
Mengen de verkeersstromen zich?
Past gemotoriseerd verkeer snelheid aan?
- Aanwezigheid voetgangers (<i>Pedestrian density, pedestrian types</i>)
Is er een constante aanwezigheid van voetgangers?
Wordt er door voetgangers gebruik gemaakt van het gehele gebied?
Maken ook zwakke verkeersdeelnemers gebruik van het gehele gebied?
- Multifunctionele inrichting (winkelgebied, terrassen, verblijfsruimte, recreatie)
Zijn er winkels en voorzieningen aanwezig?
Zijn er terrassen/horeca aanwezig?
Blijven mensen in het gebied voor ontspanning/rust?
-Communicatie
Wordt shared space onder de aandacht gebracht? (bord)

Onderdeel 2 bestaat uit de ruimtelijke elementen in het ontwerp. Hier aan zijn de volgende vragen gekoppeld, waarin de condities uit hoofdstuk twee zijn verwerkt:

<i>Elementen in ontwerp (ruimtelijk)</i>
- Straatmeubilair (<i>Street furniture, seating</i>) Wordt er gebruik gemaakt van straatmeubilair?
- Aantrekkelijke omgeving (<i>Landscaping</i>) Is er sprake van een hoogwaardige omgeving? (materiaalgebruik, kunstwerken, sierelementen)
- Bestrating (<i>Paving materials and colour</i>) Uit welke materiaal bestaat de bestrating? Is de bestrating op gelijk niveau? (hoogteverschillen)

Deze voor elke case ingevulde tabel met bijbehorende vragen is ondergebracht in bijlage B4.

B4:

Tabel observaties

<i>Lokale omstandigheden (sociaal)</i>	Locatie Haren
<i>-Kenmerken verkeer (Vehicle Traffic Conditions)</i> Mengen de verkeersstromen zich? Past gemotoriseerd verkeer snelheid aan?	Op de pleinen mengen de verkeersstromen zich. Rond de pleinen past het gemotoriseerde verkeer direct snelheid aan, tussen de pleinen wordt sneller gereden.
<i>- Aanwezigheid voetgangers (Pedestrian density, pedestrian types)</i> Is er een constante aanwezigheid van voetgangers? Wordt er door voetgangers gebruik gemaakt van het gehele gebied? Maken ook zwakke verkeersdeelnemers gebruik van het gehele gebied?	Veel voetgangers. Met name winkelend publiek. Op de pleinen wel. Tussen de pleinen niet. Ja. Veel ouderen. Maken soms gebruik van het zebrapad bij het plein.
<i>- Multifunctionele inrichting (winkelgebied, terrassen, verblijfsruimte, recreatie)</i> Zijn er winkels en voorzieningen aanwezig? Zijn er terrassen/horeca aanwezig? Blijven mensen in het gebied voor ontspanning/rust?	Druk winkelgebied. Meerdere terrassen en horecavoorzieningen. Ja, mensen ontspannen op de terrassen en bankjes vlak langs de rijroute (Rijksstraatweg).

<p>-Communicatie</p> <p>Wordt shared space onder de aandacht gebracht? (bord)</p>	<p>Nee.</p>
<p><i>Elementen in ontwerp (ruimtelijk)</i></p>	
<p>- Straatmeubilair (<i>Street furniture, seating</i>)</p> <p>Wordt er gebruik gemaakt van straatmeubilair?</p>	<p>Ja, straatmeubilair is druk bezet.</p>
<p>- Aantrekkelijke omgeving (<i>Landscaping</i>)</p> <p>Is er sprake van een hoogwaardige omgeving?(materiaalgebruik, kunstwerken, sierelementen)</p>	<p>Ja, hoogwaardige materialen gebruikt en aanwezigheid groen. Geen kunstwerken direct bij de pleinen. Schone omgeving.</p>
<p>- Bestrating (<i>Paving materials and colour</i>)</p> <p>Uit welke materiaal bestaat de bestrating?</p> <p>Is de bestrating op gelijk niveau? (hoogteverschillen)</p>	<p>De pleinen bestaan uit rode klinkers, tussen de pleinen in asfalt.</p> <p>Ja.</p>

<i>Lokale omstandigheden (sociaal)</i>	Locatie Wilhelminaplein
<p>-Kenmerken verkeer (<i>Vehicle Traffic Conditions</i>)</p> <p>Mengen de verkeersstromen zich?</p> <p>Past het gemotoriseerde verkeer snelheid aan?</p>	<p>Ja. Met name fietsers en voetgangers. Weinig autoverkeer. Wel busverkeer.</p> <p>Ja. Met name autoverkeer.</p>
<p>- Aanwezigheid voetgangers (<i>Pedestrian density, pedestrian types</i>)</p> <p>Is er een constante aanwezigheid van voetgangers?</p> <p>Wordt er door voetgangers gebruik gemaakt van het gehele gebied?</p> <p>Maken ook zwakke verkeersdeelnemers gebruik van het gehele gebied?</p>	<p>Ja.</p> <p>Ja, voetgangers gebruiken zowel het Wilhelminaplein als de rijroute (Prins Hendrikstraat)</p> <p>Ja, ook ouderen maken gebruik van het hele gebied.</p>
<p>- Multifunctionele inrichting (winkelgebied, terrassen, verblijfsruimte, recreatie)</p> <p>Zijn er winkels en voorzieningen aanwezig?</p> <p>Zijn er terrassen/horeca aanwezig?</p> <p>Blijven mensen in het gebied voor ontspanning/rust?</p>	<p>Ja, winkelgebied.</p> <p>Ja, rond en op het Wilhelminaplein terrassen</p> <p>Ja, mensen blijven in het gebied zitten.</p>
<p>-Communicatie</p> <p>Wordt shared space onder de aandacht gebracht? (bord)</p>	<p>Nee</p>

<i>Elementen in ontwerp (ruimtelijk)</i>	Locatie Wilhelminaplein
- Straatmeubilair (<i>Street furniture, seating</i>) Wordt er gebruik gemaakt van straatmeubilair?	Ja, de bankjes rondom de bomen op het Wilhelminaplein zijn druk bezet.
- Aantrekkelijke omgeving (<i>Landscaping</i>) Is er sprake van een hoogwaardige omgeving?(materiaalgebruik, kunstwerken, sierelementen)	Zeer hoogwaardige omgeving. Fontein, kunstwerk, groen met zitgelegenheden er omheen. Gebied is niet geheel schoon, zwerfvuil aanwezig.
- Bestrating (<i>Paving materials and colour</i>) Uit welke materiaal bestaat de bestrating? Is de bestrating op gelijk niveau? (hoogteverschillen)	Uit een kleurenmix van klinkers. Ja.

<i>Lokale omstandigheden (sociaal)</i>	Locatie Beursplein
<p>-Kenmerken verkeer (<i>Vehicle Traffic Conditions</i>)</p> <p>Mengen de verkeersstromen zich?</p> <p>Passen automobilisten snelheid aan?</p>	<p>Fietsers en automobilisten wel, voetgangers minder</p> <p>Rond de rotonde wel, richting parkeergarage minder.</p>
<p>- Aanwezigheid voetgangers (<i>Pedestrian density, pedestrian types</i>)</p> <p>Is er een constante aanwezigheid van voetgangers?</p> <p>Wordt er door voetgangers gebruik gemaakt van het gehele gebied?</p> <p>Maken ook zwakke verkeersdeelnemers gebruik van het gehele gebied?</p>	<p>Nee, stroom voetgangers is beperkt.</p> <p>Nee, voetgangers blijven aan de zijkanten.</p> <p>Weinig zwakkere verkeersdeelnemers in het gebied.</p>
<p>- Multifunctionele inrichting (winkelgebied, terrassen, verblijfsruimte, recreatie)</p> <p>Zijn er winkels en voorzieningen aanwezig?</p> <p>Zijn er terrassen/horeca aanwezig?</p> <p>Blijven mensen in het gebied voor ontspanning/rust?</p>	<p>Aanwezigheid AH trekt voetgangers en fietsers, winkelstraat Wirdumerdijk sluit aan op rotonde.</p> <p>Nee.</p> <p>Mensen blijven zitten rond Beursgebouw.</p>
<p>-Communicatie</p> <p>Wordt shared space onder de aandacht gebracht? (bord)</p>	<p>Nee.</p>

<i>Elementen in ontwerp (ruimtelijk)</i>	Locatie Beursplein
<p>- Straatmeubilair (<i>Street furniture, seating</i>)</p> <p>Wordt er gebruik gemaakt van straatmeubilair?</p>	Ja, mensen blijven zitten op zitgelegenheden rondom bomen en rond fontein.
<p>- Aantrekkelijke omgeving (<i>Landscaping</i>)</p> <p>Is er sprake van een hoogwaardige omgeving? (materiaalgebruik, kunstwerken, sierelementen)</p>	Ja, hoogwaardige materialen bij bankjes, aanwezigheid fontein.
<p>- Bestrating (<i>Paving materials and colour</i>)</p> <p>Uit welke materiaal bestaat de bestrating?</p> <p>Is de bestrating op gelijk niveau? (hoogteverschillen)</p>	<p>De bestrating bestaat uit rode klinkers.</p> <p>Ja.</p>

<i>Lokale omstandigheden (sociaal)</i>	Locatie Oosterwolde
<p>-Kenmerken verkeer (<i>Vehicle Traffic Conditions</i>)</p> <p>Mengen de verkeersstromen zich?</p> <p>Passen automobilisten snelheid aan?</p>	<p>Menging is beperkt, maar hier is ook weinig ruimte voor.</p> <p>Ja.</p>
<p>- Aanwezigheid voetgangers (<i>Pedestrian density, pedestrian types</i>)</p> <p>Is er een constante aanwezigheid van voetgangers?</p> <p>Wordt er door voetgangers gebruik gemaakt van het gehele gebied?</p> <p>Maken ook zwakke verkeersdeelnemers gebruik van het gehele gebied?</p>	<p>Nee, stroom voetgangers is beperkt.</p> <p>Ja.</p> <p>Ja.</p>
<p>- Multifunctionele inrichting (winkelgebied, terrassen, verblijfsruimte, recreatie)</p> <p>Zijn er winkels en voorzieningen aanwezig?</p> <p>Zijn er terrassen/horeca aanwezig?</p> <p>Blijven mensen in het gebied voor ontspanning/rust?</p>	<p>Rond het plein weinig winkels, wel verzorgingstehuis. Wel veel winkels in Brinkstraat, die uitmondt op De Brink.</p> <p>Snackbar met terras te midden van het plein.</p> <p>Alleen op terras van snackbar. Rest van het gebied wordt niet gebruikt.</p>
<p>-Communicatie</p> <p>Wordt shared space onder de aandacht gebracht? (bord)</p>	<p>Nee. Is wel nodig i.v.m. parkeeroverlast.</p>

<i>Elementen in ontwerp (ruimtelijk)</i>	Locatie Oosterwolde
- Straatmeubilair (<i>Street furniture, seating</i>) Wordt er gebruik gemaakt van straatmeubilair?	Nee, weinig mensen op straat. Bankjes zijn leeg.
- Aantrekkelijke omgeving (<i>Landscaping</i>) Is er sprake van een hoogwaardige omgeving?(materiaalgebruik, kunstwerken, sierelementen)	Beperkt. Zitgelegenheid aan het water, bankjes van staal en weinig groen.
- Bestrating (<i>Paving materials and colour</i>) Uit welke materiaal bestaat de bestrating? Is de bestrating op gelijk niveau? (hoogteverschillen)	De bestrating bestaat uit rode klinkers. Het midden van het plein is verhoogd.

B5:

Coderingtabel interviews gemeenten

De interviews zijn opgenomen en vervolgens getranscribeerd. Deze uitgewerkte transcripten zijn opvraagbaar via a.p.ufkes@student.rug.nl

Interviewvraag	Interview	Kernpunten voor KSS en VVN
Is er bij het ontwikkelen van de shared space specifiek aandacht geweest condities die sociaal (verkeers) gedrag bevorderen?	<p>-qua uitstraling een gebied wat we aantrekkelijk hebben gemaakt (1)-pleinen over de rijbaan getrokken, weinig elementen aanwezig, elementen die het verblijfskarakter bepalen (1)-het verblijfsklimaat wilden we tot z'n recht laten komen (1)</p> <p>-de auto is te gast (2)-automobilist bezwaard om het gebied in te rijden (2)-het is een domeinkwestie (2)</p> <p>-aandacht voor een aantrekkelijke omgeving waar mensen willen blijven (3)</p>	
Is er na de realisatie van het shared space project aandacht geweest voor het bevorderen van sociaal (verkeers) gedrag?	<p>-er hebben borden gestaan (1)-in Onnen staat een bord (1)-mensen zien het als uitnodiging om te parkeren (1)-voor herinrichting sessies inwoners, ondernemers, belangenbehartigers, indirect aandacht voor sociale verkeersgedrag (1)-door met elkaar het traject te maken, ben je al bezig met aandacht vragen voor het shared space principe (1)-</p> <p>- geen aparte campagnes (2)-er is wel veel kritiek op geweest (2)</p>	<p>Na de realisatie van de shared space is de communicatie over het gebruik hiervan beperkt.</p> <p>Het parkeerbeleid wordt vaak genegeerd door gebruikers van de shared space. Hierdoor ontstaat parkeeroverlast die kan leiden tot gevaarlijke situaties</p>

	-na de realisatie... Dat is iets waar we wat minder goed in zijn denk ik. Als het klaar is is het ook echt klaar (3)	
Is er bij het realiseren van de shared space aandacht geweest voor het creëren van een verblijfsgebied, waardoor met name voetgangers in het gebied worden 'vastgehouden'?	-met inrichtingselementen wellicht aangemoedigd (1)- mensen langer houden geen doel geweest(1) -creëren van een verblijfsruimte (2)-bedoeld om barrières te slechten (2) -het gebied zo aantrekkelijk te maken dat je er wil verblijven (3)	
Wat is volgens de gemeente de invloed van de aanwezigheid van mensen in het gebied op het verkeersgedrag in het gebied?	-een voorwaarde dat je enige reuring en verschillende verkeersstromen hebt (1)- in Onnen signalen dat mensen er met enige gang doorheen reden. Het is qua inrichting best geslaagd. Maar de reuring ontbreekt (1) -omgeving is vriendelijker geworden, mensen vinden het fijner om er te verblijven (2)- vroeger waren het verkeersruimtes met voetpaden er langs (2) -zien ze mensen, en houden ze ook rekening met andere mensen (3)-als je met de auto langs terras rijdt, ga je niet snel te snel (3)	Shared space werkt niet goed in een gebied waar weinig mensen op straat zijn, omdat er dan te weinig kruisende voetgangersstromen zijn, waardoor automobilisten geen rekening hoeven te houden met voetgangers en onvoldoende afremmen. Automobilisten minderen hun snelheid wanneer mensen zich in de buurt van het autoverkeer begeven, bijvoorbeeld op een terras of een bankje.
Welke ruimtelijke elementen uit het ontwerp zouden bij kunnen dragen aan sociaal (verkeers) gedrag?	-zorg dat je zo min mogelijk hiërarchie creëert (1)-waar die asfaltstrook ligt, lopen de voetgangers over het voetpad terwijl de auto's en fietsen over het asfalt gaan (1)-goed wanneer je aandacht legt op de plekken waar je veel oversteekbewegingen verwacht, en juist minder op	Door de betrokken gemeenten worden de volgende elementen beoordeeld als essentieel: Geen niveaoverschillen tussen de verkeersstromen Bestrating in klinkers en niet in asfalt

	<p>die andere plekken (1)-de schaalgrootte en de keuze om op bepaalde plekken juist wel of niet toe te passen is belangrijk (1)</p> <p>- pleinen over verkeersruimte heen trekken, niet de suggestie van het domein voor het autoverkeer maken (2)-niet rijbanen suggereren in verhardingssoorten of in lijngoten (2)</p> <p>-hangt van de situatie af (3)-gelijkvloerse is belangrijk (3)-elementen uit de omgeving door trekken (3)-bij voorkeur elementenverharding, geen asfalt (3)</p>	<p>Er moet geen rijbaan voor gemotoriseerd verkeer worden gesuggereerd met bijvoorbeeld afwateringsgoten</p>
<p>Zijn er aanpassingen gedaan aan het ontwerp om het verkeersgedrag te beïnvloeden?</p>	<p>-asfaltstroken, voorheen de bedoeling dat dat ook klinkers zouden worden (1)- ‘we maken een “foetspad” (1)-</p> <p>-aan de Rengerslaan een oversteekgebied, een eiland met groen (2)-die ruimte werd als te groot ervaren (2)-het moment dat je het ontwerp maakt, moet je al extra ruimte in budget maken (2)</p> <p>- elementen toegevoegd, omdat het een heel groot plein werd (3)-er wordt geparkeerd op het plein, dan wordt er een paaltje geplaatst (3)</p>	<p>Bij een grotere open ruimte voelen met name voetgangers zich minder veilig. Er ontstaat een ‘unheimisch’ gevoel, waardoor voetgangers niet het gehele gebied durven te gebruiken.</p> <p>Na de realisatie van het project met shared space blijken mensen zich soms anders te gedragen dan vooraf werd verwacht. Vervolgens moeten er aanpassingen worden gedaan, zoals het toevoegen van kleine elementen als paaltjes en hekjes of een grotere ingreep zoals het toevoegen van een ‘eiland’ voor voetgangers.</p>
<p>Wanneer er nu een nieuw ontwerp gemaakt zou moeten worden, zouden er dan andere keuzen gemaakt worden?</p>	<p>-aandacht voor blinden en slechtzienden (1)- lokaal sausje er overheen gooien (1)- lokale ondernemers de ruimte geeft om met initiatieven aan de</p>	

	<p>gang de gaan (1)- stel dat je in Onnen een terras maakt, dan houden mensen zich meer in (1)</p> <p>-we zijn nu bezig bij het station. Daar snoeren we het autoverkeer in. Het gevaar is wel dat we niet weten hoe dit uit gaat werken in de praktijk, of ze het als hun domein gaan zien (2).</p> <p>-ontwerpen met shared space zijn niet goedkoop (3)</p>	
--	--	--

Interview Haren: 1

Interview Leeuwarden: 2

Interview Oosterwolde: 3

B6:

Coderingtabel interviews Kenniscentrum Shared Space en Veilig Verkeer Nederland

Kernpunt voor KSS en VVN	Interview
<i>Lokale omstandigheden (sociaal)</i>	
Shared space werkt niet goed in een gebied waar weinig mensen op straat zijn, omdat er dan te weinig kruisende voetgangersstromen zijn, waardoor automobilisten geen rekening hoeven te houden met voetgangers en onvoldoende afremmen. Automobilisten minderen hun snelheid wanneer mensen zich in de buurt van het autoverkeer begeven, bijvoorbeeld op een terras of een bankje.	-ik denk dat het de goede richting is, maar dat moet je genuanceerd benaderen (4)-dat zijn wel indrukken die ze hebben, dat kunnen ze niet hard maken aan de hand van metingen (4) -het ligt aan de inrichting, in Haren verandert de wegbreedte niet zo zeer, er is aardige geleiding, in dat soort situaties is het belangrijk dat je stromen mensen op de been houdt (5)-in Oldeberkoop is een 60 kilometerweg, en daar kom je op een vierkant plein uit, in die situatie zijn nauwelijks mensen, je komt op dat plein, en het is opeens heel open, voordat je het plein op komt heb je geen overzicht door beplanting, dus moet je afremmen om te kijken (5)-aanwezigheid van mensen speelt zeker een rol, maar de inrichting van een plein zelf doet meer (5)
Bij een grotere open ruimte voelen met name voetgangers zich minder veilig. Er ontstaat een 'unheimisch' gevoel, waardoor voetgangers niet het gehele gebied durven te gebruiken.	-met name aan het begin dat aan de orde was, maar dat mensen er nu wel aan gewend zijn (4)- -je moet het overzicht wel kunnen houden (5)-wanneer die ruimte te groot is, en ze moeten er dwars over heen, dat kan lastig zijn (5)
Na de realisatie van de shared space is de communicatie over het gebruik hiervan beperkt.	-ik herken dat wel (4)-het traject van participatie is van belang, maar ook wanneer het er ligt, dan moet je er over communiceren (4) -helemaal mee eens (5)-de gemeente heeft nooit gecommuniceerd hoe en

	wat daar verwacht wordt van de mensen (5) In hun gewoontegedrag gaan ze daar door met hun oude ritme (5)
Het parkeerbeleid wordt vaak genegeerd door gebruikers van de shared space. Hierdoor ontstaat parkeeroverlast die kan leiden tot gevaarlijke situaties	-dat is een herkenbaar dilemma, hoe ver ga je in gebieden met een hoge parkeerdruk? (4) -in Borger hebben ze bordjes geplaatst (5)- parkeren is wel een heikel punt(5).
Na de realisatie van het project met shared space blijken mensen zich soms anders te gedragen dan vooraf werd verwacht. Vervolgens moeten er aanpassingen worden gedaan, zoals het toevoegen van kleine elementen als paaltjes en hekjes of een grotere ingreep zoals het toevoegen van een 'eiland' voor voetgangers.	-je kunt moeilijk voorspellen wat het effect zal zijn (4)- misschien dat het goed is wanneer wegbeheerders daar rekening mee houden en budgettair ruimte houden om daar wat te doen (4)-belangrijk om bestuurlijk goed te bedden, want als je een wethouder hebt die er niet in gelooft, kantelt het snel (4) -je weet niet hoe het wordt opgevat en opgepakt, dus ik denk dat het een hele goeie is om daar aan de voorkant rekening mee te houden (5)
<i>Elementen in ontwerp (ruimtelijk)</i>	
Door de betrokken gemeenten worden de volgende elementen beoordeeld als essentieel: Geen niveauverschillen tussen de verkeersstromen Bestrating in klinkers en niet in asfalt Er moet geen rijbaan voor gemotoriseerd verkeer worden gesuggereerd met bijvoorbeeld afwateringsgoten	-dat herken ik, op het moment dat je klinkerverharding toepast gaat de snelheid naar beneden (4)- klinkerverharding geeft trilling en geluidsoverlast, en met name op de klei of op het veen is dat een dilemma wat je weg neemt (4)-wat hier genoemd wordt sluit grotendeels aan bij de uitkomsten van evaluatieonderzoeken en de ervaringen die wij hebben (4) -de kracht van de overgang van asfalt naar klinker is veel sterker (5)-mensen hebben een bepaalde associatie met asfalt, dat is van hun, voor de automobilisten (5)-als voetganger ben je dan minder geneigd om die ruimte over te steken (5)

Interview KSS: 4

Interview VVN: 5

B7:

Kernpunten

Kernpunten	Interviews
<i>Sociaal</i>	
Shared space lijkt minder goed te werken wanneer er weinig mensen op straat zijn. Echter, shared space kan ook werken zonder aanwezigheid van mensen wanneer hier in het ontwerp rekening mee wordt gehouden door een onoverzichtelijke situatie te creëren.	(1), (2), (3), (4), (5)
Er is aandacht geweest voor het creëren van een aantrekkelijk verblijfsgebied, waar automobilisten het gevoel moeten krijgen te gast te zijn in een voetgangersgebied.	(1), (2), (3)
Bij een grotere open ruimte kunnen met name voetgangers zich minder veilig voelen. Er kan een 'unheimisch' gevoel ontstaan, waardoor voetgangers niet het gehele gebied durven te gebruiken, doordat voetgangers zich in een grote ruimte moeilijker kunnen oriënteren.	(2), (3), (4), (5)
Het parkeerregime wordt soms genegeerd door gebruikers van de shared space. Hierdoor ontstaat parkeeroverlast die kan leiden tot gevaarlijke situaties.	(1), (3), (4), (5)
Na de realisatie van de shared space is de communicatie over het gebruik hiervan beperkt. Hierdoor weet niet iedereen wat er wordt verwacht van de gebruikers, en past niet iedere gebruiker zijn of haar weggedrag aan uit gewoontegedrag.	(1), (2), (3), (4), (5)
Na de realisatie van het project met shared space blijken mensen zich soms anders te gedragen dan vooraf werd verwacht. Vervolgens moeten er aanpassingen worden gedaan, zoals het toevoegen van kleine elementen als paaltjes en hekjes of een grotere ingreep zoals het toevoegen van een 'eiland' voor voetgangers. Het beschikbare budget en de politieke steun kunnen van invloed op zijn op aanpassingen.	(1), (2), (3), (4), (5)
<i>Ruimtelijk</i>	
Bij voorkeur geen niveauverschillen tussen de verkeersstromen.	(2), (3), (4), (5)
Bestrating bij voorkeur zoveel mogelijk in klinkers en niet in asfalt. Echter, de overgang tussen asfalt en	(1), (2), (3), (4), (5)

klinkers kan ook een signaal voor gemotoriseerd verkeer zijn om extra snelheid te minderen.	
Wanneer een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer wordt gesuggereerd, bijvoorbeeld door afwateringsgoten op een plein, kan een hiërarchie ontstaan, en vervolgens een scheiding in verkeerstromen.	(1), (2), (3), (4), (5)
Door lokale elementen in het ontwerp te betrekken kan een uniek en interessant gebied ontstaan.	(1) (2)