



Foto 1: Wirdumerpoortsdwinger te Leeuwarden (eigen foto)

DE IMPLEMENTATIE VAN SHARED SPACE

De invloed van de implementatiestrategie op de verkeerskenmerken van een Shared Space locatie

Bachelor thesis Technische Planologie
Jorrit van der Sluis

Studentnummer: S2067722
Begeleider: Dr. F. (Femke) Niekerk
Rijksuniversiteit Groningen
Versie 5, 16-02-2017

Samenvatting

Shared Space is een concept dat steeds vaker wordt toegepast. Bij dit concept maken alle modaliteiten gebruik van dezelfde ruimte en vindt er geen verkeersregulatie plaats. Bij het concept hoort ook een 'interaction-based implementatiestrategie'. Bij een interaction-based implementatiestrategie is er ruimte voor belanghebbenden om invloed uit te oefenen op het ontwerp. Daardoor kan het ontwerp op de betreffende locatie afgestemd worden en wordt bovendien draagvlak voor het ontwerp gecreëerd.

Hierdoor kunnen theoretisch veel aanpassingen gedaan worden aan het ontwerp. Dat kan tot gevolg hebben dat kenmerken van het Shared Space concept niet toegepast worden in het uiteindelijke ontwerp. Voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld zebra's in Shared Space gebieden. Daarbij rijst de vraag of het Shared Space concept dan nog wel tot zijn recht komt. Zorgt het interactieve ontwerpproces niet voor aanpassingen aan het ontwerp, die in strijd zijn met de verkeerskenmerken van het Shared Space concept?

In dit onderzoek worden drie Shared Space locaties nader onderzocht. Er is gekeken naar het ontwerp en de ontwerp procedure van de betreffende Shared Space locaties. Bij alle drie locaties blijken concessies gedaan te zijn aan het Shared Space concept. Bij alle drie vindt namelijk verkeersregulatie plaats. Bij één van de drie locaties is één van de toegepaste regulatie systemen duidelijk een wens van buurtbewoners. En daarmee een gevolg van de toegepaste interaction-based implementatiestrategie. De implementatiestrategie heeft de buurtbewoners namelijk de ruimte gegeven om hun wens door te voeren in het ontwerp. Bij de andere twee locaties zijn de toegepaste regulatiesystemen ook een wens van de verantwoordelijke overheden. In het geval van een evidence-based implementatiestrategie was deze regulatie waarschijnlijk ook toegepast, vanuit de koudwatervrees van de medewerkers van de overheden zelf.

In de meeste gevallen resulteert een interaction-based implementatiestrategie dus niet in meer verkeersregulatie bij een Shared Space locatie. In een enkel geval gebeurt dit echter wel. Achterliggende reden lijkt koudwatervrees te zijn, die zowel bij buurtbewoners als medewerkers van de betreffende overheden speelt. Vervolgonderzoek moet uitwijzen of toegepaste verkeersregulatie in een Shared Space ontwerp de verkeersveiligheid van de locatie daadwerkelijk vermindert. Mocht dit het geval zijn, dan kunnen de uitkomsten van dit onderzoek gebruikt worden om de implementatie van het Shared Space concept te optimaliseren.

Inhoud

Samenvatting.....	1
Hoofdstuk 1: Introductie	4
1.1 Probleemstelling.....	4
1.2 Relevantie.....	4
1.3. Vraagstelling	5
1.3.1 Deelvragen.....	5
1.4 Leeswijzer	5
Hoofdstuk 2: Theorie.....	6
2.1 Theoretisch kader.....	6
2.1.1 Perspectieven op implementatie	6
2.1.2 Verkeersveiligheid	7
2.1.3 Risk compensation theory	7
2.1.4 Shared Space	8
2.2 Conceptueel model	9
Hoofdstuk 3: Methoden	10
3.1 Methodologie	10
3.1.1 Literatuurstudie.....	10
3.1.2 Casestudies en beleidsdocumenten analyse.....	10
3.1.3 Interviews	10
3.1.4. Motivatie casestudies.....	11
3.1.5 Data-analyse	12
Hoofdstuk 4: Resultaten.....	13
4.1 Locatie Lippenhuizen.....	13
4.1.1 Beleidsdoelen	13
4.1.2 Proces	13
4.1.3 Belangengroepen	14
4.1.4 Implementatiestrategie.....	14
4.1.5 Ontwerp.....	15
4.1.6 Analyse	16
4.2 Locatie Oldeberkoop	18
4.2.1 Beleidsdoelen	18
4.2.2 Proces	18
4.2.3 Belangengroepen	18
4.2.4 Implementatiestrategie.....	18
4.2.5 Ontwerp.....	19

4.2.6 Analyse	20
4.3 Locatie Onderdendam	21
4.3.1 Beleidsdoelen	21
4.2.2 Proces	22
4.3.3 Belangengroepen	23
4.3.4 Implementatiestrategie.....	23
4.3.5 Ontwerp.....	23
4.3.6 Analyse	25
4.4 Resultaten overzicht.....	26
Hoofdstuk 5: Conclusie.....	27
Hoofdstuk 6: Discussie	29
Referenties:	30
Bijlagen	32
B1: Toetsingskader implementatiestrategie	32
B 1.1 Toetsingskader implementatiestrategie locatie Lippenhuizen	33
B 1.2 Toetsingskader implementatiestrategie locatie Oldeberkoop	34
B 1.3 Toetsingskader implementatiestrategie locatie Onderdendam	35
B 2: toetsingskader verkeersregulatie.....	36
B 2.1 Toetsingskader verkeersregulatie locatie Lippenhuizen	37
B 2.2 Toetsingskader verkeersregulatie locatie Oldeberkoop	38
B 2.3 Toetsingskader verkeersregulatie locatie Onderdendam	39
B 3: Interview	40
B 3.1 Interview opzet.....	40
B 3.2 Email naar gemeenten met verzoek voor interview	41
B 3.3 Transcript interview Greet Luursema (locatie Onderdendam)	42
B 3.4 Transcript interview Arnold Bosma (locatie Lippenhuizen)	46
B. 3.5 Transcript interview Henk Veenstra (locatie Oldeberkoop)	54
B 4: Foto's Locatiebezoeken.....	57
B 4.1 Locatie Lippenhuizen.....	57
B 4.2 Locatie Oldeberkoop	61
B 4.3 Locatie Onderdendam.....	64

Hoofdstuk 1: Introductie

In hoofdstuk 1 wordt toegelicht wat het waargenomen probleem is en waarom dit onderzoek relevant is. Vervolgens wordt de vraagstelling toegelicht en in de laatste paragraaf van hoofdstuk 1 vindt u een leeswijzer voor de rest van het onderzoek.

1.1 Probleemstelling

Het Shared Space concept wordt zowel nationaal als internationaal steeds vaker toegepast (Kenniscentrum Shared Space, 2016). Het fundament van het Shared Space concept is de verantwoordelijkheid van de verkeersdeelnemer. Wanneer het verkeer minder gereguleerd wordt, zal de verkeersdeelnemer zich verantwoordelijker voelen en zich daarom voorzichtiger gedragen. Het Shared Space concept valt daarbij terug op de 'risk compensation' theorie. Daarmee is de basis van het Shared Space gedachtegoed het gevoel van subjectieve onveiligheid.

Verkeersveiligheid is in Nederland geen opzichzelfstaand beleidsvlak. Er is een verschuiving zichtbaar van een strak, sectoraal planbeleid naar een minder gereguleerd, integraal planbeleid (Heeres et al. 2011). Er wordt steeds vaker gekozen voor een interaction-based implementatiestrategie in plaats van een evidence-based implementatiestrategie (Bax et al, 2010). Dat wil zeggen dat tijdens het ontwerpproces van een verkeersmaatregel, de keuze voor het definitieve ontwerp, naast verkeersveiligheid, ook gebaseerd wordt op andere overwegingen. Bovendien wordt tijdens een dergelijk proces rekening gehouden met de wensen van diverse stakeholders en omwonenden. Wanneer er voor een Shared Space inrichting is gekozen, worden tijdens zo'n proces veelal aanpassingen gedaan aan het oorspronkelijke ontwerp (Foorthuis & Lutz, 2011). Daarbij rijst de vraag of het Shared Space concept dan nog wel tot zijn recht komt. Zorgt het interactieve ontwerpproces niet voor aanpassingen aan het ontwerp, die de beginselen van het Shared Space concept schaden?

1.2 Relevantie

Verkeersveiligheid en ruimtelijke inrichting zijn te allen tijde actuele kwesties. Binnen dit domein is het Shared Space concept tegenwoordig een veelbesproken onderwerp (Methorst, 2007). Het Shared Space concept kan gezien worden als een reactie op de onbedoelde negatieve effecten van het technisch-rationele plannen (Taleb, 2012) en wordt zowel nationaal als internationaal steeds vaker toegepast (Kenniscentrum Shared Space, 2016). Het concept wordt echter niet altijd volledig toegepast. Voorbeeld hiervan is een 'Shared Space' locatie waarbij een zebepad is aangelegd (Foorthuis & Lutz, 2011). Nuances aan het concept kunnen een gevolg zijn van een interactief planningsproces (Foorthuis & Lutz, 2011). Hier zou dus ook sprake kunnen zijn van onbedoelde ongewenste effecten. Het doel van dit onderzoek is de toepassing van Shared Space projecten te optimaliseren, door te onderzoeken of de toepassing van een interactief ontwerpproces bij de implementatie van een Shared Space project, tot gevolg heeft dat verkeerskenmerken van het Shared Space concept niet tot uitvoer worden gebracht in het definitieve ontwerp.

1.3. Vraagstelling

Wat is de invloed van een 'interaction-based' implementatiestrategie, op de verkeerskenmerken van de toepassing van het Shared Space concept?

1.3.1 Deelvragen

1. Wat zijn de verkeerstechnische kenmerken van het Shared Space concept?
2. Welke implementatiestrategie is toegepast bij de gekozen cases?
3. Zijn bij de gekozen cases verkeerskenmerken van het Shared Space concept, niet toegepast?
4. Wat is bij de gekozen cases de reden van het weglaten van verkeerskenmerken van het Shared Space concept?
5. Is bij de gekozen cases het eventuele weglaten van verkeerskenmerken van het Shared Space concept, een gevolg van een interaction-based implementatiestrategie?

1.4 Leeswijzer

Na de inleiding in hoofdstuk 1, worden in hoofdstuk 2 de relevante achterliggende theorieën en het conceptueel model toegelicht. In paragraaf 2.1. is het antwoord gegeven op de eerste deelvraag. In paragraaf 2.2 wordt het conceptuele model toegelicht. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de gekozen onderzoeksmethoden toegelicht. Hier is ook terug te vinden voor welke casestudies is gekozen, en waarom voor deze cases is gekozen. In hoofdstuk 4 worden de resultaten van de casestudies gepresenteerd. In dit hoofdstuk wordt antwoord gegeven op de deelvragen 2 tot en met 5. In hoofdstuk 5 worden aan deze resultaten conclusies verbonden. Daarna wordt in hoofdstuk 6 kritisch gekeken naar de uitvoering van dit onderzoek en worden aanbevelingen gedaan voor vervolgonderzoek. Vervolgens worden de referenties gepresenteerd en tot slot zijn in de bijlagen de interview transcripten, opgestelde toetsingskaders en foto's van de locatie-bezoeken bijgevoegd.

Hoofdstuk 2: Theorie

In hoofdstuk 2 worden de relevante achterliggende theorieën en het conceptueel model toegelicht. In paragraaf 2.1. worden de achterliggende theorieën toegelicht en wordt het antwoord gegeven op de eerste deelvraag. In paragraaf 2.2 wordt het conceptuele model toegelicht.

2.1 Theoretisch kader

2.1.1 Perspectieven op implementatie

Na de tweede wereldoorlog heerste er een modernistische gedachte in de Nederlandse planning wereld. Om de wederopbouw snel te laten verlopen werd er gebruik gemaakt van een technisch-rationele planningsmethode. Deskundigen maakten plannen, die vervolgens snel en top-down werden uitgevoerd. Dit gebeurde op vertrouwen in wetenschappelijke kennis. Deze wetenschappelijke kennis zou resulteren in goede plannen. Er was daarom ook geen ruimte nodig voor inspraak van burgers en belanghebbenden (De Roo, 2007).

Volgens Taleb (2012) is het technisch-rationele verkeersplannen een goed voorbeeld van iatrogenese. Iatrogenese is volgens Taleb (2012) het verschijnsel dat goedbedoeld ingrijpen door deskundigen juist een onbedoeld en ongewenst tegenovergesteld effect heeft. Volgens Taleb (2012) heeft het toepassen van veel verkeersregels geleid tot minder oplettendheid bij verkeersdeelnemers. En daarmee tot gevaarlijke situaties.

Tegenwoordig heerst er een meer postmodernistische gedachte in de Nederlandse planning wereld. De postmodernisten geloven niet dat wetenschappelijke kennis automatisch leidt tot goede plannen (De Roo, 2007). De technisch-rationele planning heeft plaats gemaakt voor een planningsmethode op basis van een interactief proces. Hierbij hebben burgers en belanghebbenden de mogelijkheid tot inspraak (Allmendinger, 2002).

Bij Shared Space hoort een interactief planningsproces. Gevolg daarvan kan zijn dat verkeerskenmerken van Shared Space niet worden toegepast op een Shared Space locatie (Foorhuis & Lutz, 2011). Daarmee zou het interactieve planningsproces een onbedoeld en ongewenst tegenovergesteld effect kunnen hebben.

Door de jaren heen is er onenigheid geweest onder wetenschappers of een implementatiestrategie top-down of bottom-up georiënteerd zou moeten zijn. Volgens deLeon en deLeon (2002) is dit een zinloze discussie. Er is geen blauwdruk mogelijk voor de perfecte implementatiestrategie, maar de context bepaalt hoe implementatie het best uitgevoerd kan worden (deLeon & deLeon, 2002). Bax et al. (2010) beschrijven in dit licht twee zienswijzen ten opzichte van de manier van implementatie. Implementatie als 'Evidence-based programming' en implementatie als 'interaction-based process'. Beide zienswijzen zijn van toepassing op een situatie met meerdere actoren, zoals we dat in Nederland kennen. In Nederland is een verschuiving te zien van een 'evidence-based' implementatiebeleid naar een meer 'interaction-based' implementatiebeleid (Heeres et al. 2011).

2.1.1.1 Implementatie als 'evidence-based programming'

Volgens deze zienswijze is de implementatie van beleid een wetenschappelijk en intellectueel proces. Het doel van dit proces is het vertalen van de beleidsdoelen naar een stappenplan waarin de maatregelen en beleidsinstrumenten verwerkt zijn. Beleid moet dus verwezenlijkt worden aan de hand van een stappenplan van specifieke maatregelen en beleidsinstrumenten, dat op basis van wetenschappelijke kennis is ontworpen. Als dit niet duidelijk uitgewerkt is, is er te veel macht voor uitvoerende instanties om af te wijken van de bedoelde beleidsmaatregelen. Met als gevolg dat het beoogde beleid niet, of niet volledig, verwezenlijkt wordt. Implementatiestrategieën moeten daarom gericht zijn op het duidelijk uitwerken van beleidsdoelen en het afstemmen van het

beleidsprogramma op de eigenschappen van de uitvoerende organisaties en doelgroepen. En er daarmee op gericht zijn om de macht, die uitvoerende instanties en doelgroepen hebben om af te wijken van het beoogde beleidsplan, zo klein mogelijk te houden. Als dit tot in perfectie zou worden uitgevoerd, is er met alle omstandigheden rekening gehouden, en wordt het oorspronkelijke beleidsplan in zijn geheel en zonder aanpassingen uitgevoerd. Het beschreven proces is een duidelijk top-down proces (Bax et al, 2010).

2.1.1.2 Implementatie als 'interaction-based proces'.

Volgens deze zienswijze is samenwerken en onderhandelen met uitvoerende organisaties en andere stakeholders cruciaal. Als er star wordt vastgehouden aan een beleidsprogramma, is er geen ruimte om dit programma aan te passen aan de betreffende situationele aspecten. Juist daardoor kan het beleidsdoel dan niet goed verwezenlijkt worden. Maatregelen moeten daarom niet te specifiek gemaakt worden, zodat er ruimte is voor lagere overheden en andere stakeholders met praktische kennis, om de beleidsmaatregelen zo goed mogelijk op de betreffende situatie af te stemmen. Waardoor het beoogde doel van de maatregel, verwezenlijkt kan worden. Bovendien zorgt een open samenwerking voor draagvlak en steun van alle actoren. Een bottom-up implementatie strategie is een van de strategieën die onder deze zienswijze te scharen is (Bax et al, 2010).

2.1.2 Verkeersveiligheid

Veiligheid is een breed begrip. In verschillende vakgebieden wordt ook verschillend naar het begrip veiligheid gekeken. Om internationaal een eenduidig beeld te scheppen over wat veiligheid betekent, heeft de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) in 1998 een document gepubliceerd waarin het begrip veiligheid zo veel mogelijk gedefinieerd wordt (Ekman et al, 2004). In dit document wordt gesproken over twee dimensies van het begrip veiligheid: objectieve veiligheid en subjectieve veiligheid (Andersson et al, 1998).

2.1.2.1 Objectieve veiligheid

Objectieve veiligheid gaat om harde cijfers. Er zijn natuurlijk geen cijfers van ongelukken die niet gebeurd zijn. Daarom wordt als maatstaf de objectieve onveiligheid genomen. Objectieve onveiligheid in het verkeer gaat over meetbare feiten. Kortgezegd ongelukken (Goldenbeld et al, 2008). Als er meer ongelukken gebeuren, stijgt de objectieve onveiligheid en daalt de objectieve veiligheid.

2.1.2.2 Subjectieve veiligheid

Subjectieve veiligheid in het verkeer gaat over een gevoel. De subjectieve verkeersveiligheid kan voor ieder persoon verschillend zijn. Subjectieve veiligheid is de persoonlijke perceptie van de veiligheid. Het is dus niet gebaseerd op harde feiten maar op de persoonlijke waarneming van personen. Deze waarneming kan per persoon, per locatie en per moment verschillen (Goldenbeld et al, 2008). Volgens de risk compensation theorie heeft de subjectieve verkeersveiligheid invloed op het verkeersgedrag van mensen.

2.1.3 Risk compensation theory

In de winter is het minder plezierig rijden dan in de zomer. De nachten worden langer, de wegen zijn vaak natter en neerslag zorgt voor een slechter zicht. Toch blijkt uit een in de VS uitgevoerd onderzoek, dat juist in de winter de minste dodelijke slachtoffers in het verkeer vallen (Cairns, 2009). Dit verschijnsel wordt verklaard door de 'risk compensation theory'. Volgens deze theorie voelt ieder mens zich comfortabel bij een bepaalde mate van risico. De hoeveelheid risico waar men zich prettig bij voelt, verschilt per persoon. Maar voor iedereen geldt: hij of zij zal onbewust altijd op zoek gaan naar de mate van risico waar de betreffende persoon zich prettig bij voelt. Als het waargenomen risico hoger wordt, zal ieder mens zich onbewust voorzigtiger gaan gedragen, om daarmee weer op

de comfortabele mate van risico te komen. Daarom gaan mensen in de winter, als het waargenomen risico van autorijden stijgt, voorzichtiger rijden. Daarentegen geldt dat, wanneer de situatie veiliger lijkt, mensen risicovoller gedrag gaan vertonen (Cairns, 2009).

2.1.4 Shared Space

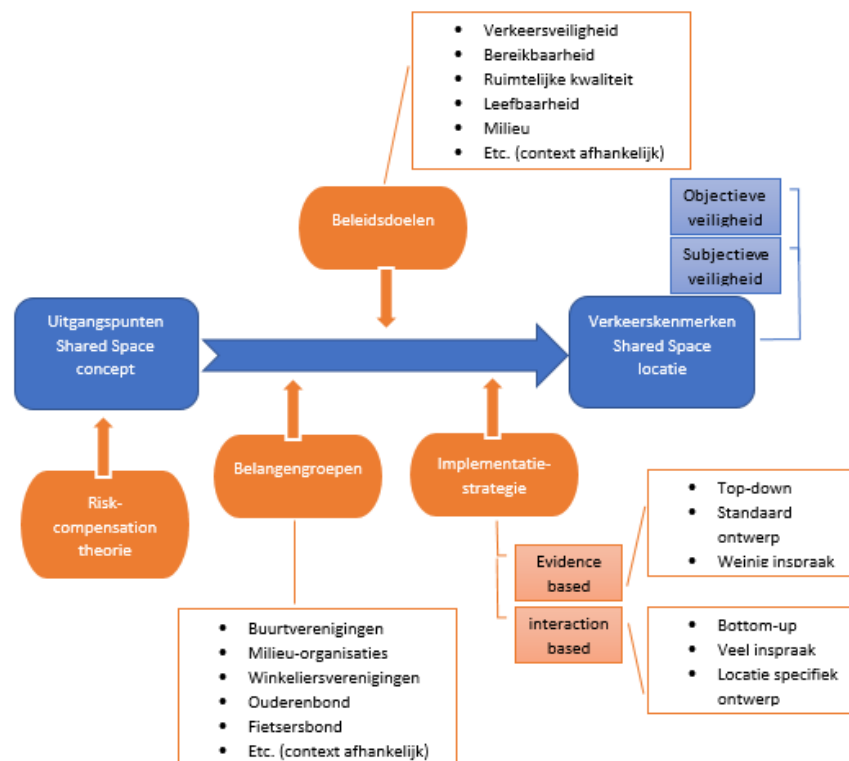
De grondlegger van het Shared Space concept is wijlen Hans Monderman (1945-2008). Volgens Monderman is iedereen bereid een aantal minuten door een dertig kilometer zone te rijden, voordat een ontsluitingsweg is bereikt. Ontsluitingswegen en hoofdwegen maken deel uit van het vervoersnetwerk, alle andere wegen zijn volgens Monderman openbare ruimte. Toch is het gewoonlijk om ook deze wegen in te richten op verkeer. De menselijke factor wordt vergeten. Dat is waar het Shared Space concept verandering brengt. Deze wegen moeten geen verkeersruimte zijn, maar openbare ruimte. Om dit te bewerkstelligen is het belangrijk dat er op geen enkele wijze verkeersregulatie plaats vindt. Daardoor mixen modaliteiten en wordt de verkeersdeelnemer onderdeel van de context. En het is juist de context die bepaald welk gedrag verantwoord is. De verantwoordelijkheid voor de veiligheid komt bij de verkeersdeelnemers zelf te liggen, in plaats van bij de verkeerskundigen. Mensen worden gedwongen om met elkaar te interacteren. En kunnen hun eigen gedrag organiseren op basis van het waargenomen risico (Monderman, 2007). Om alle modaliteiten op een veilige manier de ruimte te laten delen, moet het ontwerp erop gericht zijn dat de dominantie niet meer bij het gemotoriseerde verkeer ligt. De straat krijgt, naast de mobiliteits- en bereikbaarheidsfunctie, dus ook een functie als verblijfsplaats (karndacharuk et. al., 2014). Daarmee heeft Shared Space betrekking op de inrichting van de openbare ruimte. Shared Space is dus niet een verkeersveiligheidsconcept, maar verkeersveiligheid is wel een belangrijk onderdeel van het concept (Foorhuis & Lutz, 2011).

Qua verkeersveiligheid is de essentie van het Shared Space concept dat, door het wegnemen van verkeersregulatie, de straat een openbare ruimte wordt, waar verkeersdeelnemers zelf verantwoordelijkheid nemen voor hun gedrag en veiligheid. Met als doel het terugbrengen van het aantal ernstige ongelukken en tevens kwaliteit aan de ruimte terug te geven, de straat wordt weer een ontmoetingsplek. Door het creëren van een subjectieve onveiligheid grijpt het Shared Space concept aan op de risk compensation theory. Koolen (2009) benadert het bovenstaande op een minder abstracte manier, hij beschrijft vier principes die aan de basis liggen van het Shared Space concept. Het eerste principe is dat er geen niveauverschil is tussen de verschillende verkeersdeelnemers. Het tweede principe luidt dat er geen belijningen en verkeersborden aanwezig zijn. Volgens het derde principe moet er geen sprake zijn van aangegeven rijbanen. Het vierde principe, tot slot, schrijft voor dat de bestrating eenduidig moet zijn. Samengevat kan worden gesteld dat het ontbreken van verkeersregulatie, leidend tot een subjectieve onveiligheid, het essentiële onderdeel van Shared Space op het gebied van verkeersveiligheid is.

Bij het Shared Space concept hoort een uitgebreid ontwerpproces. Waarbij samengewerkt wordt tussen professionals, ambtelijke organisaties en burgers. Samenwerking is volgens het Shared Space concept een belangrijke voorwaarde om te komen tot ruimtelijke kwaliteit (Foorhuis & Lutz, 2011). Bij deze samenwerking is actieve betrokkenheid van alle belanghebbenden vereist. Dat betekent dat de verantwoordelijke overheden niet alleen moeten samenwerken met externe partijen, maar er ook intern moet worden samengewerkt. Want Shared Space omvat in principe altijd meerdere beleidsvelden. Het is belangrijk dat alle betrokkenen actief willen meedenken, niet alleen vanuit hun eigen belangen, maar ook vanuit de belangen van andere partijen. Om dit proces goed te laten verlopen is het ook belangrijk dat alle betrokkenen weten wat hun precieze rol in het proces is, en wie de beslissingen maakt. Daarom zal de verantwoordelijke bestuurder altijd een visiedocument moeten opstellen, waarin de samenwerking wordt vastgelegd (Foorhuis & Lutz, 2011).

2.2 Conceptueel model

De uitgangspunten van het Shared Space concept hebben invloed op de verkeerskenmerken van de Shared Space locatie, en daarmee op de verkeersveiligheid van de locatie. Verkeersveiligheid is onder te verdelen in subjectieve en objectieve verkeersveiligheid. Of alle uitgangspunten in het definitieve ontwerp worden meegenomen hangt echter af van meerdere factoren. Als de wensen van belangengroepen mee worden gewogen in het ontwerpproces, heeft dit invloed op het definitieve ontwerp. En daarmee op de verkeersveiligheid van de Shared Space locatie. Bepalend hierbij is de implementatiestrategie. De implementatiestrategie bepaalt namelijk in hoeverre belangengroepen invloed kunnen uitoefenen op het ontwerpproces. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen evidence-based implementatie strategieën en interaction-based implementatie strategieën. Wanneer beleid is gebaseerd op wetenschappelijke feiten, is het van belang om dit beleid zoveel mogelijk 1 op 1 te vertalen naar het betreffende ontwerp (Bax et al, 2010). Daarvoor zijn evidence-based implementatie strategieën het meest geschikt, omdat daarbij de minste ruimte wordt gelaten voor lagere overheden en andere stakeholders om aanpassingen aan het ontwerp te realiseren (Bax et al, 2010). Wanneer er sprake is van implementatie door middel van een interaction-based proces, zullen vrijwel altijd aanpassingen aan het ontwerp gedaan worden, als gevolg van onderhandelingen met verschillende belanghebbenden. Daardoor bestaat het risico dat het beoogde beleidsdoel niet, of in mindere mate, wordt uitgevoerd (Bax et al, 2010). In Nederland wordt het interaction-based proces steeds populairder (Heeres et al. 2011). Daarnaast spelen verschillende beleidsdoelen een rol. Zoals eerder vermeld, is verkeersveiligheid niet meer een opzichzelfstaand beleidsvlak in Nederland. Beleidsdoelen gericht op andere vlakken dan verkeersveiligheid kunnen daardoor ook invloed hebben op het ontwerpproces. Deze factoren brengen het gevaar met zich mee dat, bij implementatie van het Shared Space concept, er dusdanige aanpassingen worden gedaan aan het ontwerp, dat de essentie van Shared Space verloren gaat. En daarmee de meerwaarde van implementatie van het concept. Een belangrijke onderliggende theorie van het Shared Space concept is de risk compensation theory. Deze theorie leert ons dat, als men een subjectief onveilige situatie waarneemt, mensen voorzichtiger gedrag zullen vertonen. Het conceptuele model wordt verduidelijkt in figuur 1.



Figuur 1: Conceptueel model

Hoofdstuk 3: Methoden

In dit hoofdstuk worden de gekozen onderzoeksmethoden toegelicht. Er wordt verduidelijkt voor welke onderzoeksmethoden is gekozen en voor welke casestudies is gekozen, waarom voor deze cases is gekozen en op welke manier de verkregen data is verwerkt.

3.1 Methodologie

Het verzamelen van data voor dit onderzoek is gebeurd doormiddel van een literatuurstudie en casestudies. De casestudies bestaan uit interviews, beleidsdocumentenanalyse en empirisch onderzoek op locatie. Hieronder worden deze methoden verder toegelicht. Vervolgens wordt toelichting gegeven op de motivatie voor de gekozen casestudies.

3.1.1 Literatuurstudie

Aan de hand van een literatuurstudie wordt inzicht verkregen in de verschillende theorieën en concepten die van invloed zijn op het onderwerp van dit onderzoek. Deze studie is gedaan aan de hand van peer reviewed literatuur, rapporten en boeken. Deze vormen samen een duidelijk theoretisch kader. Aan de hand van het theoretisch kader zijn twee toetsingskaders gevormd, die vervolgens toegepast zijn op de casestudies. Een van de toetsingskaders omvat informatie over wat de essentiële verkeerskenmerken van Shared Space zijn. Aan de hand hiervan kan onderzocht worden of, bij de gekozen cases, de essentiële verkeerskenmerken van Shared Space zijn geïmplementeerd. Het andere is een toetsingskader voor de implementatiestrategie. Aan de hand hiervan wordt onderzocht of, in het geval van de gekozen cases, sprake is geweest van een 'evidence-based programming' implementatiestrategie of van een 'interaction-based proces' implementatiestrategie.

3.1.2 Casestudies en beleidsdocumenten analyse

De casestudies bestaan uit drie onderdelen. Ten eerste uit bezoeken aan de betreffende locaties. Tijdens deze bezoeken wordt aan de hand van het gevormde toetsingskader vastgesteld welke essentiële verkeerskenmerken van het Shared Space concept wel, of juist niet, zijn gerealiseerd. Daarnaast bestaan de casestudies uit de analyse van rapportages en beleidsdocumenten over de implementatie van de betreffende Shared Space locaties. Hierbij wordt, aan de hand van de gevormde toetsingskaders, vastgesteld welk type implementatiestrategie is toegepast. Bovendien wordt doormiddel van de analyse van de rapportages en documenten vastgesteld, wat de eventuele beweegredenen zijn geweest om bepaalde onderdelen van het Shared Space concept niet te realiseren. Tot slot bestaan de casestudies uit interviews met betrokken partijen. Deze interviews geven verdieping in de vraag waarom er is gekozen voor het ontwerp van de betreffende locaties. De interviews worden onder het kopje 'interviews' verduidelijkt.

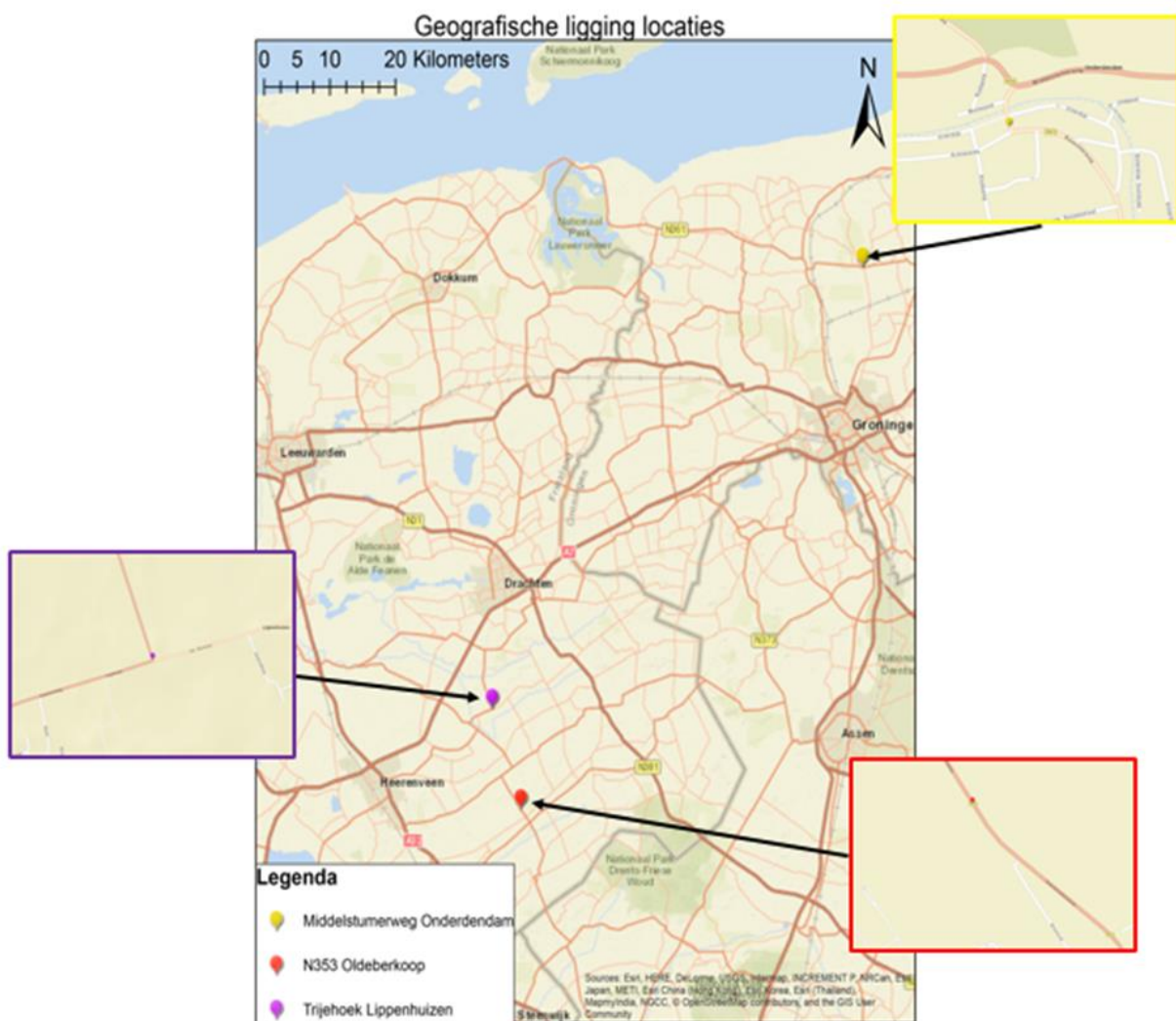
3.1.3 Interviews

Voor dit onderzoek wordt over elke casestudie minimaal één persoon geïnterviewd. De geïnterviewde personen hebben een centrale rol gespeeld in het ontwerpproces van de betreffende Shared Space locaties. Denk hierbij bijvoorbeeld aan planologen. Deze personen hebben een duidelijk beeld van hoe het proces er uitgezien heeft en welke partijen daarbij een rol gespeeld hebben. Doormiddel van een email naar de betreffende gemeenten kan worden vastgesteld welke personen geschikt zijn om te interviewen. Er wordt gebruikt gemaakt van de semigestructureerde interviewtechniek. Bij deze techniek kan er doormiddel van goed luisteren en, desgewenst, doorvragen op de antwoorden die worden gegeven op de voorbereide vragen, een goed beeld gevormd worden van het voltooide ontwerpproces (Clifford et al, 2012). Vanuit ethisch oogpunt (Clifford et al, 2012) wordt alle informatie die de geïnterviewden verschaffen vertrouwelijk behandeld. Bovendien hebben de geïnterviewden de mogelijkheid om desgewenst anoniem te

blijven en op elk gewenst moment te besluiten niet langer mee te willen werken aan het onderzoek. De informatie die verkregen wordt uit de interviews wordt vervolgens getoetst aan de gevormde toetsingskaders. Op die manier dragen de interviews bij aan het begrip over de gebruikte implementatiestrategie. Daarnaast verschaffen de interviews informatie over de redenen van de keuzes die gemaakt zijn tijdens het ontwerpproces. En daarmee over de vraag of deze keuzes een gevolg zijn van de gekozen implementatiestrategie. Van de interviews wordt een geluidsopname gemaakt, aan de hand waarvan de interviews worden getranscribeerd.

3.1.4. Motivatie casestudies

In dit onderzoek worden drie Shared Space locaties onderzocht in de vorm van een casestudie. De keuze van de locaties is gedaan op basis van relevantie. Voor de relevantie is als norm gesteld dat de realisatie van de betreffende Shared Space locatie in of na 2006 moet hebben plaatsgevonden. Zodat er sprake was van de huidige regelgeving tijdens het ontwerpproces. Op basis van dit criterium is een selectie gemaakt uit de locaties die geregistreerd staan in de 'database Shared Space' van het Kenniscentrum Shared Space. Uit deze selectie zijn, met behulp van een functie in Excel, een drietal locaties willekeurig gekozen. De gekozen locaties zijn de Trijehoek in Lippenhuizen, de Middelstumerweg in Onderdendam en de Heerenveenseweg (N353) in Oldeberkoop. Figuur 2 geeft een beeld van de geografische ligging van de gekozen cases.



Figuur 2: Ligging locaties (ArcGIS, 2017)

3.1.5 Data-analyse

De literatuurstudie is de basis voor het theoretisch kader waarbinnen dit onderzoek wordt uitgevoerd. Daarnaast worden aan de hand van de literatuurstudie twee toetsingskaders opgesteld. Een om te toetsen welke verkeerskenmerken van het Shared Space concept wel en niet zijn toegepast bij de gekozen casestudies. En een om te toetsen welk type implementatiestrategie is toegepast bij de gekozen casestudies. De toetsing van het type implementatiestrategie gebeurt aan de hand van de analyse van beleidsdocumenten en rapportages over het betreffende implementatieproces. De toetsing van de wel of niet toegepaste verkeerskenmerken van het Shared Space concept gebeurt aan de hand van locatie bezoeken. De uitgevoerde interviews vormen een verdieping op de beide uitgevoerde toetsen. Daarnaast geven de interviews, tezamen met de analyse van de beleidsdocumenten en rapportages, informatie over de overwegingen waarom bepaalde onderdelen van het Shared Space concept wel of niet zijn gerealiseerd. Aan de hand daarvan kan bepaald worden of het mogelijke weg laten van verkeerskenmerken van het Shares Space concept, het gevolg is van de gekozen implementatiestrategie.

De informatie die verkregen is aan de hand van de literatuurstudie is in dit document uitgewerkt in de vorm van een theoretisch kader. De data die verkregen wordt aan de hand van de locatie bezoeken wordt uitgewerkt in de vorm van tabellen. Het betreffende toetsingskader is in dezelfde vorm uitgewerkt. De data die verkregen wordt uit de interviews wordt als geluidsfragment opgenomen en vervolgens getranscribeerd. De data die verkregen wordt uit de analyse van de beleidsdocumenten en rapportages wordt aan de hand van het betreffende toetsingskader uitgewerkt in een word document.

Hoofdstuk 4: Resultaten

In dit hoofdstuk worden de drie gekozen locaties bestudeerd. Voor deze casestudies zijn naast officiële uitgaven van overheden en/of externe bureaus ook interne documenten van de betreffende overheden gebruikt. Voor de duidelijkheid is in de tekst naar de titel van deze documenten verwezen. De tabellen 1, 2 en 3 geven per locatie een overzicht van deze interne documenten en de juiste verwijzingsnotitie volgens het Harvard-systeem. De tabellen 1, 2 en 3 zijn te vinden onder de paragraaftitel van de betreffende locatie.

4.1 Locatie Lippenhuizen

Besprekingsverslag bewonersbijeenkomst, 2008	Gemeente Opsterland (2008). <i>Besprekingsverslag; Overzicht van vragen en antwoorden van de bewonersbijeenkomst over het kruispunt de Trijehoek bij Lippenhuizen, gehouden op 24 november 2008 bij het gemeentebedrijf te Gorredijk. Sl: sn.</i>
Projectomschrijving verbeteren gebied de 'Trijehoek' te Lippenhuizen, 2010	Anoniem (2010). <i>Projectomschrijving verbeteren gebied de "Trijehoek" te Lippenhuizen. Sl: sn.</i>
Besprekingsverslag informatieavond met bewoners rondom kruispunt de Trijehoek, 2010	Anoniem (2010). <i>Besprekingsverslag informatieavond met bewoners rondom kruispunt de Trijehoek. Sl: sn.</i>
Besprekingsverslag werkgroep de Trijehoek Lippenhuizen, februari 2010	Anoniem (2010). <i>Besprekingsverslag; werkgroepoverleg De Trijehoek Lippenhuizen d.d. 3 februari 2010 in restaurant Loevestein. Sl: sn.</i>

Tabel 1: interne documenten locatie Lippenhuizen

4.1.1 Beleidsdoelen

De doelen die nagestreefd werden bij dit project vloeien voort uit het gemeentelijke verkeers- en vervoerplan. De doelen zijn als volgt omschreven. De doorstroming van het autoverkeer verbeteren, de veiligheid en de kwaliteit van de fietsroute verbeteren, kwaliteit van de haltevoorziening verbeteren, rommelig openbaar gebied upgraden met aandacht voor landschappelijke- en cultuurhistorische inpassing (Startnotitie kruispunt de Trijehoek, 2010). In het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan is tevens opgenomen dat knelpunten, in de categorie waar de Trijehoek onder valt, aangepakt moeten worden volgens het Shared Space concept (Projectomschrijving verbeteren gebied 'de Trijehoek' te Lippenhuizen, 2010).

4.1.2 Proces

Op 24 november 2008 is een bijeenkomst georganiseerd voor de omwonenden. Hier wordt door de gemeente toegelicht wat de planning is voor het herinrichtingsproject. Vervolgens krijgen de omwonenden oude foto's te zien van het kruispunt en wordt hen gevraagd wat de plus- en knelpunten van het huidige zijn en hier met elkaar over in discussie te gaan. Tot slot wordt gevraagd wie er plaats willen nemen in een werkgroep voor het ontwerpen van de herinrichting (Besprekingsverslag bewonersbijeenkomst, 2008).

Vervolgens wordt op 27 januari 2009 een bijeenkomst georganiseerd voor de werkgroep. Tijdens deze bijeenkomst presenteert een medewerker van de gemeente Opsterland drie mogelijke oplossingsrichtingen: een rotonde, een compacte T-kruising en een Shared Space plein oplossing. De oplossingsrichtingen zijn opgesteld door Henk Veenstra van het Shared Space instituut en een medewerker van een extern advies- en ingenieursbureau. De aanwezigen wordt gevraagd om hun mening over de voor- en nadelen van deze oplossingsrichtingen (Besprekingsverslag werkgroep de Trijehoek Lippenhuizen, januari 2009). Geconcludeerd wordt dat een shared Space plein de beste optie is (Besprekingsverslag werkgroep de Trijehoek te Lippenhuizen, april 2009).

Om het begrip over een Shared Space oplossing te vergoten, is de werkgroep vervolgens gezamenlijk wezen kijken bij een nieuw kruispunt in Siegerswoude. Dit kruispunt is aangelegd volgens het Shared Space principe (Besprekingsverslag werkgroep de Trijehoek Lippenhuizen, april 2009).

Hierna worden nog twee werkgroep overleggen ingepland. Bij beide kan de werkgroep vragen stellen en opmerkingen plaatsen bij het schetsontwerp van het betreffende moment. De opmerkingen worden, zo mogelijk, meegenomen in een nieuw schetsontwerp (Besprekingsverslagen werkgroep de Trijehoek te Lippenhuizen, april 2009 en februari 2010).

17 februari 2010 vindt een informatieavond voor buurtbewoners plaats. Op twee bewoners na, kan iedereen zich vinden in de plannen voor de herinrichting (Besprekingsverslag informatieavond met bewoners rondom kruispunt de Trijehoek, 2010).

24 maart 2010 wordt openbare informatieavond gehouden. De aankleding is nog niet definitief. Geïnteresseerden kunnen zich opgeven voor een 'aankleding commissie', die in samenwerking met de gemeente de keuze voor de elementen zal doen (Informatieavond herinrichting Trijehoek, 2010).

4.1.3 Belangengroepen

De werkgroep voor de herinrichting bestond onder andere uit de voorzitter van buurtvereniging de Boppewei, twee vertegenwoordigers van plaatselijk belang Lippenhuizen, een plaatselijke ondernemer die vaak met zwaar verkeer over het kruispunt komt en een vertegenwoordiger van buurtvereniging de Trijehoek. De laatste was tevens werkzaam bij de gemeente. Verder bestond de werkgroep uit drie medewerkers van de gemeente (Besprekingsverslag bewonersbijeenkomst, 2008). De genoemde groeperingen en personen hebben via de werkgroep invloed kunnen uitoefenen gedurende het ontwerpproces. Daarnaast is het Shared Space instituut betrokken in de ontwerpfase (Projectomschrijving verbeteren gebied de 'Trijehoek' te Lippenhuizen, 2010). En de wijkagent is als vertegenwoordiger van de hulpdiensten bij de overleggen aanwezig geweest (Interview Arnold Bosma, 2016).

4.1.4 Implementatiestrategie

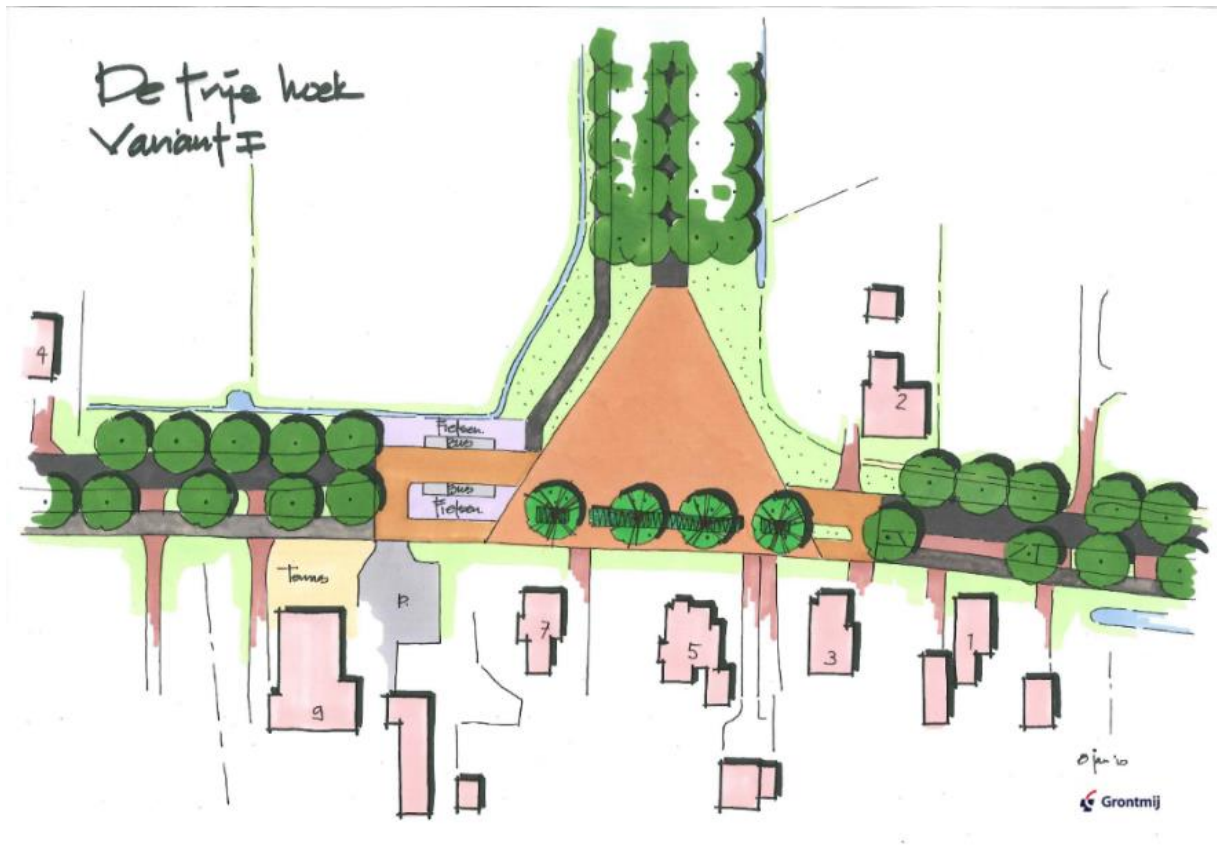
De wens voor een herinrichting komt voornamelijk vanuit plaatselijk belang Lippenhuizen (Projectomschrijving verbeteren gebied de 'Trijehoek' te Lippenhuizen, 2010). Belanghebbenden hebben gedurende het proces invloed kunnen uitoefenen, maar het laatste woord lag bij de gemeente. Dit heeft geresulteerd in een locatie-specifiek ontwerp. Gezien de mate van inspraak voor stakeholders, de bottom-up kenmerken van de implementatie en het locatie specifieke ontwerp, kan geconcludeerd worden dat er sprake is geweest van een interaction-based implementatiestrategie.

4.1.5 Ontwerp

Tegelijkertijd met de herinrichting van het kruispunt is de maximumsnelheid verlaagd naar 60 kilometer per uur (Besprekingsverslag informatieavond met bewoners rondom kruispunt de Trijehoek, 2010). Tijdens mijn locatiebezoek heb ik vastgesteld dat de T-Splitsing opnieuw is ingericht als een horizontaal vlak in de vorm van een driehoek bestaande uit gele klinkers. Aan de korte zijden van de 'T' is het laatste stuk van de aanrijroute in rode klinker uitgevoerd. De verdere aanrijroute is van alle drie kanten asfalt. Het gehele projectgebied is in zijn geheel een klein beetje verhoogd in de vorm van een grote drempel, inclusief de waarschuwingsstrepen zoals die bekend zijn bij drempels. Aan één van de korte zijden is de bushalte gesitueerd, vlak naast het kruispunt. Aan beide kanten van de rijbaan zijn een bushokje en fietsenstallingen geplaatst. Een van de bushokjes in de vorm van een oud tramwachthuisje. Dit refereert naar de oude tramlijn, die vroeger langs deze locatie liep. Het stootblok, dat tegenover, de lange zijde van de 'T' is geplaatst, refereert hier ook aan (interview Arnold Bosma, 2016). Het fietspad ligt bij dit ontwerp los van de rijbaan. Langs de korte zijden van de 'T' is het fietspad doorgetrokken achter een groenstrook met bomen en heggen, dat het fietspad scheidt van de rest van het kruispunt. Langs de Lange kant van de 'T' is het fietspad door een grasstrook gescheiden van het kruispunt. Fietsers die het kruispunt oversteken, kunnen dat doen tussen de bushalte en de heggenstrook. Figuur 3 geeft een beeld van de huidige situatie. Figuur 4 geeft het ontwerp weer.



Figuur 3: Huidige situatie Trijehoek Lippenhuizen (eigen foto)



Figuur 4: Schetsontwerp Trijehoek (Grontmij, 2010)

4.1.6 Analyse

Uit een evaluatie van Grontmij (2014) blijkt dat de omwonenden liever een rotonde oplossing hadden gezien, ook al staan zij ook positief tegenover een Shared Space oplossing. Mede hierdoor bestaat bij de omwonenden het gevoel dat de oplossing vooraf al grotendeels vaststond. Dat de oplossing vooraf al grotendeels vast zou hebben gestaan, sluit aan bij het feit dat in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan vermeld staat dat dergelijke knelpunten aangepakt moeten worden volgens het Shared Space concept. Hier moet bij vermeld worden dat Arnold Bosma tegensprekt dat de omwonenden liever een rotonde oplossingen wilden (Interview Arnold Bosma, 2016). De omwonenden hebben wel invloed kunnen uitoefenen op de exacte uitwerking van de oplossing. Uit de evaluatie blijkt overigens dat veel mensen ook maar beperkte invloed verwachten. Zij vertrouwen namelijk op de expertise van de overheid (Grontmij, 2014).

Uit het locatie bezoek komt naar voren dat de locatie op drie punten niet voldoet aan de principes waar een Shared Space locatie volgens Koolen (2009) aan moet voldoen. Er is bijvoorbeeld duidelijk sprake van een rijbaan doordat het fietspad afgeschermd is door groenstroken. Daardoor delen fietsers en voetgangers de ruimte niet met automobilisten. Het apart houden van het fietspad was een wens van de buurtbewoners (Grontmij, 2014). De gemeente heeft hieraan toegegeven. Uit het interview met Arnold Bosma blijkt dat de gemeente achteraf denkt dat het voor fietsers veiliger was geweest als zij de ruimte wel met automobilisten hadden gedeeld, omdat de fietsers dan zichtbaarder zijn voor de automobilisten. Een ander punt is dat het gehele kruispunt als een grote drempel is opgehoogd. Dit is een wens van de gemeente, die door de buurtbewoners gedeeld wordt (Besprekingsverslag werkgroep de Trijehoek Lippenhuizen, februari 2010). De drempels verlagen namelijk de snelheid en een lage snelheid is noodzakelijk om een Shared Space oplossing goed te laten functioneren. Het derde punt is het verschil in kleuren tussen de driehoek en de korte zijden

van de 'T'. Dit was een wens van de gemeente om het kruispunt in een ander element uit te voeren. De reden hiervoor is het verhogen van het attentieniveau van de verkeersdeelnemers. De buurtbewoners hebben hun voorkeur uitgesproken voor de uiteindelijke driehoek vorm, omdat zij dit fraai vinden vanwege de naam en geschiedenis van de locatie (Interview Arnold Bosma, 2016).

Buurtbewoners geven aan dat hun verwachtingen van het plein niet helemaal zijn uitgekomen. De snelheid van auto's is minder laag dan gehoopt en de verhoging van de verkeersveiligheid voor fietsers komt tot stand door voorzichtiger gedrag van fietsers. Fietsers voelen zich dus niet gelijkwaardige verkeersdeelnemers (Grontmij, 2014).

4.2 Locatie Oldeberkoop

Startnotitie N353 Oldeberkoop, 2005	Lont, D.A. (2005). <i>Startnotitie</i> . Sl: Provincie Fryslân.
Overeenkomst traverse Oldeberkoop, 2007	Vries, de J. (2007). <i>Overeenkomst traverse Oldeberkoop (N353)</i> . Sl: Gemeente Ooststellingwerf.
Projectopdracht N353 Oldeberkoop, 2006	Kuiper, F. & Lont, D.A. (2006). <i>Projectopdracht</i> . Sl: Provincie Fryslân.

Tabel 2: Interne documenten locatie Oldeberkoop

4.2.1 Beleidsdoelen

Het doel van de herinrichting is het verhogen van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de locatie (Startnotitie N353 Oldeberkoop, 2005). Deze wens komt voort uit de constatering dat de verkeersfunctie conflicteert met ander functies, zoals bedrijvigheid, winkels en de passantenhaven (Hoekstra en Jonkers, 2007). Daarom moet een integraal plan worden opgesteld waarbij rekening wordt gehouden met het karakter van de omgeving en samenhang wordt gezocht met eventuele nieuwe ontwikkelingen (Provincie Fryslân, 2006).

4.2.2 Proces

Het proces is een samenwerking geweest tussen de provincie Fryslân en de gemeente Ooststellingwerf, waarbij de gemeente de trekker van het project is geweest en de provincie een toetsende rol heeft gespeeld (Overeenkomst traverse Oldeberkoop, 2007). Voor dit project is een kerngroep en een klankbordgroep aangesteld. De kerngroep werd gevormd door twee medewerkers van de provincie, twee medewerkers van de gemeente en twee medewerkers van een extern advies- en ontwerpbureau. De kerngroep had de macht om beslissingen te maken. Zij kregen lokale kennis en gegevens en terugkoppeling van de klankbordgroep (Projectopdracht N353 Oldeberkoop, 2006), die bestond uit omwonenden en bedrijfseigenaren van de bedrijven rondom de locatie en vertegenwoordigers van plaatselijk belang Oldeberkoop en stichting passantenhaven (Hoekstra & Jonkers, 2007).

In januari 2006 is een startoverleg gehouden met de kerngroep, hier is vastgesteld wat de randvoorwaarden en uitgangspunten van het project zijn. Vervolgens is in maart 2006 een overleg geweest met de klankbordgroep. Naar aanleiding van de uitkomsten van het overleg met de klankbordgroep is de kerngroep weer in beraad gegaan. Op basis daarvan is een schetsontwerp gemaakt. Vervolgens is een informatieavond georganiseerd voor de klankbordgroep, waar het schetsontwerp toegelicht werd. Op basis van de uitkomsten van deze avond is het definitieve ontwerp gemaakt (Projectopdracht N353 Oldeberkoop, 2006).

4.2.3 Belangengroepen

De belangengroepen die bij dit proces betrokken zijn geweest, zijn de stichting passantenhaven en plaatselijk belang Oldeberkoop. Zij waren vertegenwoordigd in de klankbordgroep. Verder hebben omwonenden en eigenaren van plaatselijke bedrijven plaats gehad in de klankbordgroep (Hoekstra & Jonkers, 2007). De gemeente Ooststellingwerf en de provincie Fryslân hadden beide ook hun eigen belangen in verband met hun beleid. Zij hebben via de kerngroep invloed kunnen uitoefenen op het ontwerp (Provincie Fryslân, 2006).

4.2.4 Implementatiestrategie

De randvoorwaarden en uitgangspunten zijn vastgesteld in een overleg tussen twee overheidslagen (Projectopdracht N353 Oldeberkoop, 2006). Dus niet strikt top-down, maar ook niet bottom-up. De

oprichting van de klankbordgroep en de mogelijkheden van deze groep om invloed uit te oefenen op het definitieve ontwerp zijn bottom-up aspecten van de procedure. Het uiteindelijke ontwerp is een locatie-specifiek ontwerp. Al met al kan er geconcludeerd worden dat er sprake was van een interaction-based implementatiestrategie.

4.2.5 Ontwerp

De locatie 'Heerenveenseweg' is onderdeel van de provinciale weg N353. Het betreffende herinrichtingsproject valt geheel in de bebouwde kom van Oldeberkoop en is de entree van het dorp. Voorheen werden fietsers om de locatie heen geleid, sinds de herinrichting mogen fietsers gebruik maken van de locatie (Projectopdracht N353 Oldeberkoop, 2006). Voorheen was de maximumsnelheid 80 km/h (Hoekstra & Jonkers, 2007). Uit het locatiebezoek blijkt dat het geheel een maximumsnelheid van 30 km per uur gekregen heeft en geheel in rode klinkers is uitgevoerd. Bij de dorpsentree is een wegversmalling met drempel gerealiseerd en ook bij de andere entree van de locatie is een drempel gerealiseerd. Tussen de bedrijvigheid en de rijbaan zijn vier kleine groenperken gesitueerd, in een rij evenwijdig aan de rijrichting. Deze groenperken zijn geplaatst om het autoverkeer enigszins te geleiden (Hoekstra & Jonkers, 2007). In deze groenstroken is de straatverlichting geplaatst, en ze creëren het gevoel van een voetgangerszone tussen de bedrijvigheid en de groenstroken. De ruimte tussen de groenstroken en de bedrijvigheid, wordt door de betreffende ondernemers gebruikt voor uitstallingen. Aan de andere kant van de weg is een negental parkeerplekken gerealiseerd, evenwijdig aan de rijrichting, van elkaar gescheiden door een tweede rij kleine groenstroken. Figuur 5 geeft de huidige situatie weer, de foto is genomen in de richting van het dorp. Figuur 6 geeft een schetsontwerp weer. In dit schetsontwerp is nog een groter aantal groenperken en parkeerplaatsen getekend dan daadwerkelijk gerealiseerd is.



Figuur 5: huidige situatie Heerenveenseweg (eigen foto)



Figuur 6: Schetsontwerp Heerenveenseweg (Grontmij, 2007)

4.2.6 Analyse

Bij dit project hebben belanghebbenden geen keuze gehad tussen een Shared Space oplossing of een ander type oplossing (Hoekstra & Jonkers, 2007). De keuze voor Shared Space was al door de kerngroep gemaakt. Op basis van de uitkomsten van het startoverleg en het eerste overleg met de klankbordgroep zijn drie scenario's opgesteld door de kerngroep. Het belangrijkste verschil tussen de scenario's is de ligging van de weg. Vanwege het behoud van de cultuurhistorische waarden en de (financiële) haalbaarheid van het project, is gekozen voor de optie waarbij de weg op dezelfde plek blijft liggen als in de oude situatie (Hoekstra & Jonkers, 2007).

Het uitgevoerde ontwerp kijkt op twee punten af van de eisen die Koolen (2009) aan een Shared Space locatie stelt. Namelijk de wegversmalling met drempel bij de dorpsentree en de drempel bij de andere entree van de locatie. Daarnaast kunnen de kleine groenperken ook als verkeersregulatie gezien worden. Projectleider Dirk Lont heeft via de mail laten weten dat zowel de drempels en wegversmalling als de groenperken ontworpen zijn door medewerkers van het externe advies- en ontwerpbureau. De kerngroep heeft dit overgenomen. Een belangrijk punt dat door de klankbordgroep werd aangegeven voor verbetering, was de hoge snelheid van het gemotoriseerde verkeer. Hierdoor ontstond volgens de klankbordgroep een onveilige situatie (Provincie Fryslân, 2006). Deze wens sluit aan bij het aanleggen van drempels en een wegversmalling.

Binnen de klankbordgroep bestond de angst dat het mengen van fietsers en automobilisten zou resulteren in een onveilige verkeerssituatie. Mede daarom vonden zij het erg belangrijk dat de snelheid van gemotoriseerd verkeer omlaag zou worden gebracht (Hoekstra & Jonkers, 2007). Plaatselijk belang Oldeberkoop had het plaatsen van snelheid remmende maatregelen op de provinciale weg ook al opgenomen in haar, in 2004 opgestelde, visie (Hoekstra & Jonkers, 2007).

4.3 Locatie Onderdendam

Projectopdracht 2 ^e versie, 2005	Anoniem (2005). <i>Projectopdracht/plan van aanpak afdeling verkeer en vervoer; Herinrichtingsplan Onderdendam</i> . Sl: sn.
Verslag vooroverleg herinrichting Onderdendam, 2005	Anoniem (2005). <i>Herinrichting Onderdendam; Verslag vooroverleg herinrichting Onderdendam</i> . Sl: sn.
Verslagen werkgroep vergaderingen, 2005 t/m 2008	<ul style="list-style-type: none"> • Anoniem (2005). <i>Herinrichting Onderdendam; Verslag werkgroepvergaderingen 'herinrichting Onderdendam'</i>. Sl; sn. • Anoniem (2006). <i>Herinrichting Onderdendam; Verslag werkgroepvergaderingen 'herinrichting Onderdendam'</i>. Sl; sn. • Anoniem (2006). <i>Herinrichting Onderdendam; Verslag werkgroepvergaderingen 'herinrichting Onderdendam'</i>. Sl; sn. • Anoniem (2006). <i>Herinrichting Onderdendam; Verslag werkgroepvergadering 'herinrichting Onderdendam'</i>. Sl; sn. • Anoniem (2007). <i>Herinrichting Onderdendam; Verslag werkgroepvergadering 'herinrichting Onderdendam'</i>. Sl; sn. • Anoniem (2008). <i>Herinrichting Onderdendam; Verslag werkgroepvergadering 'herinrichting Onderdendam'</i>. Sl; sn.
Verslag pleinoverleg herinrichting Onderdendam, 2006	Anoniem (2006). <i>Herinrichting Onderdendam; Verslag pleinoverleg 'herinrichting Onderdendam'</i> . Sl: sn.
Provincie Groningen, persbericht 13-04-2010	Provincie Groningen (2010). <i>Werkzaamheden voor herinrichting Onderdendam van start</i> . Sl: Provincie Groningen.

Tabel 3: Interne documenten locatie Onderdendam

4.3.1 Beleidsdoelen

Het doel van deze herinrichting is het verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de kom van Onderdendam (Projectopdracht 2^e versie, 2005).

4.2.2 Proces

De gemeente en de provincie hebben vooraf bepaald dat de herinrichting als Shared Space moest worden uitgevoerd (Interview Greet Luursema, 2006). Daarom is Hans Monderman van het Shared Space instituut aangesteld om het proces te begeleiden (Projectopdracht 2^e versie, 2005). In mei 2005 is van start gegaan met een vooroverleg tussen een aantal medewerkers van de provincie Groningen en de gemeente Bedum, een vertegenwoordiger van vereniging dorpsbelangen Onderdendam en Hans Monderman. Hier is uitgelegd hoe het plan van aanpak in elkaar zat. Ditzelfde is ook voorgelegd tijdens de startbijeenkomst voor de bewoners van Onderdendam in juli 2005 (Verslag vooroverleg herinrichting Onderdendam, 2005).

Hierna is een projectgroep en werkgroep samengesteld. De projectgroep bestond uit twee werknemers van de provincie Groningen, twee vertegenwoordigers van vereniging dorpsbelangen Onderdendam en een medewerker van de gemeente Bedum (Projectopdracht 2^e versie, 2005). De projectgroep heeft ook zitting genomen in de werkgroep, die verder bestond uit vier bewoners van Onderdendam, een medewerker van de gemeente, vier medewerkers van de provincie, een vertegenwoordiger van de regiopolitie en een aantal externe adviseurs (Jorna & Nota, 2012). De projectgroep verzorgde de communicatie over en weer naar de bevolking van Onderdendam. De rest van de werkgroep verzorgde de communicatie over en weer naar belangenorganisaties (Projectopdracht 2^e versie, 2005).

Hierna is de inventarisatiefase gestart (Provincie Groningen, 2013). Deze fase bestond uit een verkeerskundige-, ruimtelijke- en cultuurhistorische analyse, uitgevoerd door de werkgroep. De bevindingen hiervan zijn in januari 2016 gepresenteerd op een openbare bijeenkomst (Jorna & Nota, 2012).

Op basis van de inventarisatiefase is in de werkgroep een aantal principes afgesproken waaraan het ontwerp moest voldoen, waaronder een maximaal toegestane snelheid van 30 km/u in het hele dorp, de toepassing van rabatstroken en het aanleggen van een hol plein. Deze principes zijn vervolgens vertaald in schetsen die op een informatieavond in mei 2006 aan de bevolking zijn gepresenteerd. In de laatste fase, met de straatavonden als belangrijk onderdeel, is de detaillering en afronding van de plannen op straatniveau tot stand gekomen. Op drie straatavonden in februari 2007 is telkens eerst plenair het doel van het project gepresenteerd. Na de pauze is gewerkt in groepen per straat, waarin punten zijn toegelicht, knelpunten zijn aangedragen en ideeën konden worden geuit. De uitkomsten van de straatavonden zijn gepresenteerd op een informatiebijeenkomst voor het dorp in juni 2007. Het plan is hierna vastgesteld (Jorna & Nota, 2012).

Verspreid over alle fasen van het proces, is de werkgroep zesmaal bijeengekomen om te overleggen. Hier hebben de leden van de werkgroep zelf input gebracht, maar is ook de verkregen input uit de openbare bijeenkomsten en straatavonden besproken (Verslagen werkgroep vergaderingen, 2005 t/m 2008). Voor de inrichting van het plein in het centrum van Onderdendam, is nog een apart pleinoverleg belegd met een aantal medewerkers van de provincie en de gemeente, Henk Veenstra van het Shared Space instituut en twee bewoners (Verslag pleinoverleg herinrichting Onderdendam, 2006).

4.3.3 Belangengroepen

De volgende belangenorganisaties zijn betrokken bij het herinrichtingsproces: NLTO (Noordelijke Land- en Tuinbouw Organisatie), TLN (Transport en Logistiek Nederland), 3VO (Veilig Verkeer Nederland), de Hulpdiensten, Arriva (vervoerdersbedrijf) en Cumela (Brancheorganisatie voor specialisten in onder andere infrastructuur) (Projectopdracht 2^e versie, 2005). Waar dit nodig werd geacht heeft de werkgroep om input van deze organisaties gevraagd (Verslagen werkgroep vergaderingen, 2005 t/m 2008). In deze werkgroep hebben, naast bewoners en externe adviseurs, vertegenwoordigers van vereniging plaatselijk belang Onderdendam en de hulpdiensten plaatsgenomen.

4.3.4 Implementatiestrategie

Er is veel ruimte geweest voor bewoners voor inspraak. Daarnaast heeft de werkgroep belangenorganisaties gevraagd naar hun mening. Het uiteindelijke ontwerp is specifiek voor deze locatie ontworpen. Deze feiten wijzen in de richting van een interaction-based implementatiestrategie (Bax et. al., 2010).

4.3.5 Ontwerp

De gehele bebouwde kom van Onderdendam is meegenomen in het project en heeft in zijn geheel een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur gekregen (Provincie Groningen, persbericht 13-04-2010). Uit het locatiebezoek blijkt dat op de meeste plaatsen het wegdek is uitgevoerd in asfalt, met aan de randen zogenaamde rabatstroken. Deze rabatstroken zijn uitgevoerd in streetprint. Dit ziet eruit als klinkers, maar is gemaakt van asfalt. De rabatstroken zorgen voor een optische versmalling van de rijbaan. Op kruispunten is in streetprint een 'punaisevorm' aangelegd. Op een aantal locaties is de gehele rijbaan in streetprint aangelegd, waaronder het gerealiseerde plein voor het voormalige waterschap gebouw in het midden van het dorp (Provincie Groningen, 2013). Op dit plein en door het hele dorp zijn hekjes en paaltjes aangebracht om de rijbaan te accentueren. Het plein, is afgezien van de streetprint op de rijbaan, uitgevoerd in rode klinkers. De bushalte is gesitueerd op het plein. Doormiddel van een 'grijze looper' van de brug naar het voormalige waterschap gebouw, in de vorm van grijze steen, is meer nadruk gelegd op het gebouw (Verslag pleinoverleg herinrichting Onderdendam, 2006). Zoals genoemd, is door het hele dorp de rijbaan geaccentueerd doormiddel van paaltjes of hekjes. Daarnaast is op een aantal plekken de stoep verhoogd. De randen van het dorp worden versterkt door 'valse tillen'; dat zijn gedeelten van de weg die eruitzien als een brug (Provincie Groningen, 2013).

Belangrijk detail is dat de streetprint aanvankelijk was uitgevoerd in rode klinkers. Maar na klachten over geluidsoverlast en een bevestigend onderzoek naar aanleiding van deze klachten, zijn de klinkers vervangen door streetprint (Provincie Groningen, 2013). Figuur 7, figuur 8 en figuur 9 geven een beeld van de herinrichting van Onderdendam.



Figuur 7: Herinrichting Onderdendam (eigen foto)



Figuur 8: Herinrichting Onderdendam (eigen foto)



Figuur 9: Herinrichting Onderdendam (eigen foto)

4.3.6 Analyse

Het ontwerp wijkt overal af van de eisen die Koolen (2009) heeft opgesteld voor Shared Space. In het hele dorp wordt de rijbaan geaccentueerd en de voetgangerszone apart gehouden. Dit gebeurt door een trottoir of door paaltjes, bolders of hekjes die de voetgangerszone scheiden van de rijbaan. Op het centrale plein en waar de rijbaan is uitgevoerd in streetprint, heeft het voetgangersgedeelte een andere kleur rood dan de rijbaan. In het grootste gedeelte van de locatie is de rijbaan in asfalt uitgevoerd. Er is dus nergens echt sprake van gedeelde ruimte tussen de voetgangers en de andere modaliteiten.

Uit het interview met Greet Luursema (2016) blijkt dat het scheiden van de voetgangerszone en de rijbaan een wens is geweest van de bewoners. In het verleden zijn namelijk huizen beschadigd door zwaar verkeer. Door het plaatsen van bijvoorbeeld hekjes wordt dit voorkomen. De gemeente en provincie hebben zich meteen bij deze wens aangesloten, omdat zij de noodzaak ook inzagen. De externe adviseurs van het Shared Space instituut waren echter moeilijker te overtuigen, zij wilden liever niet van het Shared Space principe afstappen. Het verschil in kleur tussen de rijbaan en de voetgangerszone op het centrale plein is niet terug te vinden in de notulen van werkgroep overleggen. Mogelijk is het verschil tot stand gekomen door het verschil in materiaal, aangezien de rijbaan in streetprint is aangelegd. Greet Luursema heeft per mail laten weten dat nooit is overwogen om buiten het centrum van het dorp ook klinkers aan te leggen. Klinkers zijn namelijk duurder en vergen meer onderhoud dan asfalt en kunnen bovendien voor geluidsoverlast zorgen. Het asfalt buiten het centrum is dus een besluit van de projectgroep.

Uit een evaluatie van Jorna en Nota (2012) blijkt dat de professionals in de werkgroep meer hun stempel op het ontwerp hebben kunnen drukken dan de bewoners binnen de werkgroep. Professionals vinden dat de besluiten zijn genomen op basis van gezamenlijk overleg binnen de werkgroep, de bewoners vinden dat dit slechts enigszins is gebeurd. De bewoners buiten de werkgroep, die wel betrokken zijn geweest bij het proces, zijn niet tevreden over de manier waarmee om is gegaan met hun inbreng (Jorna & Nota, 2012). Uit deze evaluatie en het interview met Greet Luursema (2016), blijkt verder dat het dorp mooier is geworden door de herinrichting, maar dat het leefbaarheidsprobleem in het dorp niet is opgelost.

4.4 Resultaten overzicht

Bij alle drie de bestudeerde cases is gebruik gemaakt van een interaction-based implementatiestrategie. Bij alle drie zijn omwonenden en belanghebbenden meegenomen in het ontwerpproces. Bij de locatie Lippenhuizen hebben belanghebbenden invloed gehad op de keus voor een Shared Space oplossing. Maar bij de case Lippenhuizen blijkt uit een evaluatie dat omwonenden liever een rotonde oplossing hadden gezien, maar er toch voor een Shared Space oplossing is gekozen. Mede daardoor bestaat bij omwonenden het idee dat het plan vooraf al grotendeels vaststond. Overigens storen de omwonenden zich hier niet aan, omdat zij bij een dergelijk proces op de expertise van de overheid vertrouwen. De gemeente spreekt tegen dat de omwonenden liever een rotonde oplossing wilden, hier kan dus niet met zekerheid een uitspraak over gedaan worden. Bij de andere twee cases hebben de belanghebbenden geen invloed gehad op de keuze voor een Shared Space oplossing. Uit een evaluatie van de case Onderdendam blijkt dat keuzes in het ontwerpproces voornamelijk gemaakt zijn door professionals. En dat de professionals meer hun stempel hebben kunnen drukken op het uiteindelijke ontwerp, dan de omwonenden.

Bij alle drie cases zijn elementen gerealiseerd die niet stroken met de principes die volgens Koolen (2009) bij het Shared Space concept horen. Bij de case Lippenhuizen is het fietspad gescheiden gehouden van de rijbaan. Dit is gebeurd op initiatief van de omwonenden. De betreffende gemeente heeft achteraf aangegeven dat zij dit minder veilig achten dan een situatie waarin het fietspad en de rijbaan niet gescheiden zijn. Het gescheiden fietspad in Lippenhuizen is dus een gevolg van de gekozen implementatiestrategie. Bij een evidence-based implementatiestrategie hadden de bewoners niet de mogelijkheid gehad om deze aanpassing aan het Shared Space ontwerp te realiseren. De andere afwijkingen van de principes die Koolen (2009) aan Shared Space stelt, zijn gedaan op initiatief van de verantwoordelijke overheid of externe adviseurs die door de verantwoordelijke overheid zijn ingehuurd. Of, in sommige gevallen, is de aanpassing gedaan op basis van een gedeelde wens van de verantwoordelijke overheid en bewoners. Dit geldt voor alle drie de cases. Daarmee zijn alle andere elementen die niet stroken met de principes van Koolen (2009), geen gevolg van de implementatiestrategie. Want welke implementatiestrategie er ook gebruikt wordt, de verantwoordelijke overheid bepaalt altijd hoe het uiteindelijke ontwerp er uitziet. In tabel 4 en tabel 5 worden de belangrijkste resultaten weergegeven.

Locatie:	Lippenhuizen	Oldeberkoop	Onderdendam
Beleidsdoelen:	<ul style="list-style-type: none"> • Doorstroming autoverkeer • Veiligheid en kwaliteit fietsroute verbeteren • Kwaliteit haltevoorzieningen verbeteren • Rommelig openbaar gebied upgraden 	<ul style="list-style-type: none"> • Verhogen verkeersveiligheid • Verhogen leefbaarheid 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren verkeersleefbaarheid
Implementatiestrategie:	Interaction-based	Interaction-based	Interaction-based
Belangengroepen:	<ul style="list-style-type: none"> • Buurtvereniging Boppewei • Buurtvereniging Trijehoek • Plaatselijk Belang Lippenhuizen • Hulpdiensten 	<ul style="list-style-type: none"> • Stichting Passantenhaven • Plaatselijk Belang Oldeberkoop 	<ul style="list-style-type: none"> • NLTO • TLN • 3VO • Hulpdiensten • Arriva • Cumela • Vereniging Dorpsbelangen Onderdendam

Locatie:	Afwijkingen van verkeerskenmerken Shared Space concept:	Reden van afwijkingen:	Op initiatief van:	Gevolg van interaction-based implementatiestrategie?
Lippenhuizen	a. Gescheiden fietspad en rijbaan b. Drempels c. Verschillen in bestratingskleur	a. Veiligheid fietsers b. Snelheidsverlaging gemotoriseerd verkeer c. Attentiepunt creëren	a. Bewoners b. Gemeente en bewoners c. Gemeente	a. Ja b. Nee c. Nee
Oldeberkoop	a. Drempels b. Wegversmalling c. Geleidende groenperken	a. Snelheid verlagen b. Snelheid verlagen c. Geleiding autoverkeer	a. Externe adviseurs b. Externe adviseurs c. Externe adviseurs	a. Nee b. Nee c. Nee
Onderdendam	a. Scheiding voetpad en rijbaan b. Verschil in wegmateriaal (Klinkers en asfalt)	a. Voorkomen beschadiging huizen b. Geluidsoverlast beperken en financieel aantrekkelijker	a. Bewoners/gemeente b. Gemeente/provincie	a. Nee b. Nee

Tabel 4 en 5: Resultaten

Hoofdstuk 5: Conclusie

In dit onderzoek staat centraal wat de invloed van de implementatiestrategie, van het Shared Space concept, is op de verkeerskenmerken van een Shared Space locatie. Daarvoor is de implementatie van drie Shared Space locaties onderzocht. Bij alle drie cases is een werkgroep, dan wel klankbordgroep, opgesteld. In deze werkgroep hebben, bij alle drie cases, omwonenden en vertegenwoordigers van de plaatselijke belangenverenigingen en buurtverenigingen plaatsgenomen. Via deze werkgroepen heeft, bij alle drie de ontwerpprocessen, uitvoerig overleg plaatsgevonden tussen plaatselijke belanghebbenden, bewoners, de verantwoordelijke overheid of overheden en het Shared Space instituut. Hierdoor hebben belanghebbenden invloed kunnen uitoefenen op het uiteindelijke ontwerp. In Lippenhuizen hebben de leden van de werkgroep ook invloed gehad op de keus voor een Shared Space inrichting. Uit een evaluatie blijkt echter dat omwonenden liever een rotonde-oplossing hadden gezien, maar er toch voor een Shared-Space inrichting is gekozen. In Onderdendam en Oldeberkoop hebben de belanghebbenden geen invloed kunnen uitoefenen op de keus voor een Shared Space inrichting. In Onderdendam zijn echter wel, naast de werkgroep, nog een vijftal belangenorganisaties meegenomen in het ontwerpproces. Het beschreven proces heeft bij alle drie locaties geresulteerd in een locatie-specifiek ontwerp. Uit de combinatie van de interactieve bottom-up strategie en het locatie-specifieke ontwerp, kan geconcludeerd worden dat bij alle drie cases sprake is geweest van een interaction-based implementatiestrategie.

Koolen (2009) heeft aan aantal principiële verkeerskenmerken opgesteld die bij Shared Space horen. Deze principes zijn toegespitst op verkeersregulatie. Bij Shared space moet namelijk geen verkeersregulatie plaatsvinden, zodat er een subjectieve onveiligheid wordt gecreëerd. Hierdoor gaan verkeersdeelnemers zich volgens de risk-compensation theory voorzichtiger gedragen en met elkaar interacteren. Bij alle drie cases wijkt het uiteindelijk gerealiseerde ontwerp op een aantal punten af van de principes die volgens Koolen bij Shared Space horen. In Lippenhuizen is het fietspad gescheiden gehouden van de rijbaan, is er verschil in bestratingskleur en is het kruispunt opgehoogd. In Oldeberkoop is een wegversmalling gerealiseerd en zijn drempels en geleidende groenperken geplaatst. En in Onderdendam is geen eenduidigheid in wegmateriaal en is bovendien het voetgangersgedeelte overal gescheiden gehouden van de rijbaan.

De redenen van de afwijkingen van de principes van Shared Space zijn verschillend. In Lippenhuizen is gekozen voor ophoging om snelheidsverlaging te realiseren en voor verschillen in bestratingskleur om een attentiepunt te creëren. Het gescheiden fietspad is uit veiligheidsoverwegingen voor de fietsers gerealiseerd. Snelheidsverlaging is ook de reden achter de realisatie van een wegversmalling en drempels in Oldeberkoop. De geleidende groenperken zijn hier geplaatst om voor enige geleiding van het autoverkeer te zorgen. In Onderdendam is gekozen om de stoep gescheiden te houden van de rijbaan om beschadiging van de huizen door zwaar verkeer te voorkomen. De keus voor asfalt in veel weggedeelten is gedaan met het oog op de financiën en geluidsoverlast.

Het gescheiden fietspad in Lippenhuizen is, van alle afwijkingen van de Shared Space principes, de enige die voortkomt uit een wens van de belanghebbenden. Omwonenden achtten het hier veiliger als de fietsers gescheiden zouden zijn van het gemotoriseerde verkeer. De betreffende gemeente geeft achteraf aan dat zij denkt dat het juist veiliger was geweest als het fietspad niet gescheiden was. De andere afwijkingen, die bij de drie cases geconstateerd zijn, komen voort uit de wens van professionals in het ontwerpproces of een gezamenlijke wens van professionals en belanghebbenden. Het gescheiden fietspad in Lippenhuizen is dus de enige geconstateerde afwijking die als gevolg van de interaction-based implementatiestrategie kan worden aangewezen. De andere afwijkingen hadden de betreffende overheden in het geval van een andere implementatiestrategie, waarschijnlijk ook doorgevoerd.

Daarmee kan geconcludeerd worden dat een interaction-based implementatiestrategie invloed kan hebben op de verkeerskenmerken van een Shared Space ontwerp, maar dat dit in de meeste gevallen echter niet gebeurt. Afwijkingen van de verkeerskenmerken van het Shared Space concept komen meestal tot stand door wensen van overheden of door wensen van door overheden ingehuurde professionals. Deze wens wordt in sommige gevallen wel door belanghebbenden gedeeld. Algemene koudwatervrees voor een situatie zonder verkeersgeleiding, die ook binnen de betreffende overheden speelt, lijkt meer invloed te hebben op de verkeerskenmerken van een Shared Space locatie dan de gekozen implementatiestrategie.

Hoofdstuk 6: Discussie

Het uitgevoerde onderzoek is gedaan aan de hand van drie cases. Bij één van de drie cases is een afwijking van de Shared Space principes vastgesteld als gevolg van de interaction-based implementatiestrategie. Bij de andere twee cases is dit niet vastgesteld. Statistisch gezien is daar geen conclusie aan te verbinden. De uitkomsten van het onderzoek moeten dan ook puur als casestudie uitkomsten gezien worden.

De voor dit onderzoek uitgevoerde interviews hebben eerder plaatsgevonden dan de analyse van beleidsdocumenten en rapportages. Hoewel de geïnterviewde personen bruikbare tips hebben gegeven over de vindplaats van documenten en/of nuttige documenten hebben opgestuurd, is het handiger om eerst de documenten analyse uit te voeren alvorens de interviews plaats te laten vinden. Op die manier kan er meer doorgevraagd worden over punten die tijdens de documenten analyse aan het licht kwamen.

Bij een van de casestudies, is het locatie bezoek uitgevoerd na dat het interview heeft plaatsgevonden. Dit moet bij een dergelijk onderzoek voorkomen worden, omdat de onderzoeker op deze manier nog geen volledig beeld heeft van de case op het moment dat het interview plaatsvindt.

In verband met de beschikbare tijd voor dit onderzoek is er voor gekozen om voor alle drie cases één persoon te interviewen. Het zou kunnen dat daardoor eenzijdige informatie verkregen wordt. In het geval van Lippenhuizen spraken de geïnterviewde en een uitgevoerde evaluatie elkaar tegen. Het zou daarom beter zijn om het aantal cases terug te brengen, waardoor er meer interviews per case gehouden kunnen worden. Of meer tijd beschikbaar te stellen voor het onderzoek, waardoor voor alle cases meer interviews uitgevoerd kunnen worden.

De uitkomsten van dit onderzoek laten zien dat de implementatiestrategie niet de reden is van afwijkingen van de principes van Koolen (2009). Gedurende het onderzoek zijn echter wel veel afwijkingen van deze principes aan het licht gekomen. Vervolgonderzoek zou moeten uitwijzen hoe deze afwijkingen voorkomen kunnen worden. En of het überhaupt onwenselijk is dat er van Koolens principes wordt afgeweken.

Referenties:

- Allmendinger, P. (2002) *Planning Theory*. New York, Palgrave.
- Andersson, R. Bélanger Bonneau, H. Chapdelaine, A. Laflamme, L. Lavoie, M. Levaque Charron, R. Maurice, P. Romer, C. & Svanström, L. (1998). *Safety and safety promotion: conceptual and operational aspects*. Quebec: WHO.
- Anoniem (2010). *Besprekingsverslag informatieavond met bewoners rondom kruispunt de Trijehoek*. Sl: sn.
- Anoniem (2010). *Besprekingsverslag; werkgroepoverleg De Trijehoek Lippenhuizen d.d. 3 februari 2010 in restaurant Loevestein*. Sl: sn.
- Anoniem (2006). *Herinrichting Onderdendam; Verslag pleinoverleg 'herinrichting Onderdendam'*. Sl: sn.
- Anoniem (2005). *Herinrichting Onderdendam; Verslag werkgroepvergaderingen 'herinrichting Onderdendam'*. Sl; sn.
- Anoniem (2006). *Herinrichting Onderdendam; Verslag werkgroepvergaderingen 'herinrichting Onderdendam'*. Sl; sn.
- Anoniem (2006). *Herinrichting Onderdendam; Verslag werkgroepvergaderingen 'herinrichting Onderdendam'*. Sl; sn.
- Anoniem (2006). *Herinrichting Onderdendam; Verslag werkgroepvergadering 'herinrichting Onderdendam'*. Sl; sn.
- Anoniem (2007). *Herinrichting Onderdendam; Verslag werkgroepvergadering 'herinrichting Onderdendam'*. Sl; sn.
- Anoniem (2008). *Herinrichting Onderdendam; Verslag werkgroepvergadering 'herinrichting Onderdendam'*. Sl; sn.
- Anoniem (2005). *Herinrichting Onderdendam; Verslag vooroverleg herinrichting Onderdendam*. Sl: sn.
- Anoniem (2010). *Projectomschrijving verbeteren gebied de "Trijehoek" te Lippenhuizen*. Sl: sn.
- Anoniem (2005). *Projectopdracht/plan van aanpak afdeling verkeer en vervoer; Herinrichtingsplan Onderdendam*. Sl: sn.
- Bax, C., M. de Jong, J. Koppenjan (2010). Implementing evidence-based policy in a network setting: road safety policy in The Netherlands. *Public Administration*, 88: 3, p. 871–884
- Cairns, W. (2009) *The safety of Danger, How to live dangerously* (pp. 180-191). United States: St. Martin's Griffin
- Clifford, N. French, S. & Valentine, G. (2012). *Key methods in geography*. Tweede editie. Londen: SAGE publications.
- deLeon, P. & deLeon, L. (2002). What Ever Happened to Policy Implementation? An Alternative Approach. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 12(4), 467-492.
- Ekman, R. Hudson, D.S. Kullberg, A. Lindqvist, K. Nilsen, P. & Timpka, T. (2004). Making Sense of safety. *Injury prevention*, 2004(10), 71-73.
- Foorthuis, W. & Lutz, S. (2011). *Shared Space; Het concept en zijn toepassing*. NHL: Leeuwarden.
- Gemeente Opsterland (2008). *Besprekingsverslag; Overzicht van vragen en antwoorden van de bewonersbijeenkomst over het kruispunt de Trijehoek bij Lippenhuizen, gehouden op 24 november 2008 bij het gemeentebedrijf te Gorredijk*. Sl: sn.
- Goldenberg, C. Twisk, D.A.M. & Vlakveld, W.P. (2008). *Beleving van verkeersonveiligheid; Een probleemverkenning over subjectieve veiligheid*. R-2008-15. Leidschendam: SWOV.
- Grontmij (2014). *Shared Space op 't Plattelân*. Definitief. Groningen: Grontmij Nederland B.V.

- Heeres, N. Tillema, T & Arts, EJMM (2011). *Integration in road infrastructure planning: an overall analysis of Dutch experiences*.
- Hoekstra, H. & Jonkers, E. (2007). *Herinrichting Heerenveenseweg, een nieuwe dorpsentree voor Oldeberkoop*. Grontmij Nederland B.V.
- Jorna, F. & Nota, S. (2012). *Onderdendam, een dailde roemte? Een evaluatie van de herinrichting van de komtraverse door Onderdendam*. Leeuwarden: Kenniscentrum Shared Space.
- 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.
- Kenniscentrum Shared Space (2016). *Database Shared Space*. Geraadpleegd op 1 oktober 2016, via <http://shared-space.org/?cat=5>.
- Koolen, P. (2009). Shared Space: je kunt er alle kanten mee op. *Stedelijk interieur*. 09(4), 44-45.
- Kuiper, F. & Lont, D.A. (2006). *Projectopdracht*. Sl: Provincie Fryslân.
- Lont, D.A. (2005). *Startnotitie*. Sl: Provincie Fryslân.
- Methorst, R. (2007). *Shared Space: veilig of onveilig?; Een bijdrage die er op gericht is om een populaire ontwerpfilosofie te objectiveren*. Dienst verkeer en scheepvaart; Antwerpen.
- Monderman, H. (2007) *Designing Shared Space* (mov) Urban Design London. Geraadpleegd op 30 September 2016, via <http://www.urbannous.org.uk/udlhm1.htm>
- Moody, S. and Melia, S. (2014) Shared Space: Research, policy and problems. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers-Transport*, 167 (6). pp. 84-392
- Provincie Fryslân (2006). *Herinrichting Heerenveenseweg; dorpsentree Oldeberkoop (concept)*. Grontmij.
- Provincie Groningen (2013). *De herinrichting van Onderdendam; resultaten en geleerde lessen*. Groningen: Provincie Groningen.
- Provincie Groningen (2010). *Werkzaamheden voor herinrichting Onderdendam van start*. Sl: Provincie Groningen.
- Roo, G. de (2007). *Methodologie van Planning. Over processen ter beïnvloeding van de fysieke leefomgeving*. Bussum, uitgeverij Couthino.
- Taleb, N. (2012). *Antifragile: How to Live in a World We Don't Understand*. Allen Lane.
- Vries, de J. (2007). *Overeenkomst traverse Oldeberkoop (N353)*. Sl: Gemeente Ooststellingwerf.

Bijlagen

B1: Toetsingskader implementatiestrategie

Aan de hand van de onderstaande vragen kan worden vastgesteld of er bij de gekozen locaties sprake is geweest van een evidence based implementatiestrategie of een interaction based implementatiestrategie. De antwoorden op onderstaande vragen worden verkregen aan de hand van de uitgevoerde interviews en documenten analyses.

1. *Is de implementatie van het Shared Space concept top-down of bottom-up uitgevoerd?*

Als de implementatie top-down is uitgevoerd wijst dit in de richting van een evidence based implementatiestrategie. Wanneer de implementatie bottom-up is uitgevoerd wijst dit in de richting van een interaction based implementatiestrategie.

2. *Was er tijdens het ontwerpproces ruimte voor inspraak van stakeholders? En is de mening van eventuele stakeholders meegenomen in het definitieve ontwerp?*

Als er geen ruimte was voor inspraak van stakeholders en de mening van eventuele stakeholders niet meegenomen is in de overwegingen, wijst dat in de richting van een evidence based implementatiestrategie. Als er wel ruimte voor inspraak is geweest en de mening van stakeholders invloed heeft gehad op het ontwerpproces, wijst dit in de richting van een interaction based implementatiestrategie.

3. *Is het uiteindelijke ontwerp specifiek voor de betreffende locatie ontworpen? Of is er een duidelijk standaard concept geïmplementeerd op de betreffende locatie?*

Wanneer er een duidelijk concept is toegepast op de betreffende locatie, zonder wezenlijke aanpassingen om het toe te passen op de betreffende locatie, is dat een aanwijzing voor een evidence based implementatiestrategie. Wanneer het uiteindelijke ontwerp juist specifiek is ontworpen voor de betreffende locatie, in plaats van strikt van uit een concept, is dat een aanwijzing voor een interaction based implementatiestrategie.

De interaction based implementatiestrategie en de evidence based implementatiestrategie zijn zienswijzen op implementatie van een ruimtelijk concept. Er zijn dus geen harde maatstaven waaruit kan worden geconcludeerd van welke implementatiestrategie gebruik is gemaakt. De antwoorden op de bovenstaande vragen geven echter wel een goed beeld van de rode lijn in de implementatiestrategie die op de betreffende locatie is gebruikt. Daarom kan aan de hand van bovenstaande vragen bepaald worden of er sprake was van een interaction based of een evidence based implementatiestrategie.

B 1.1 Toetsingskader implementatiestrategie locatie Lippenhuizen

1. *Is de implementatie van het Shared Space concept top-down of bottom-up uitgevoerd?*

De wens voor herinrichting komt voornamelijk vanuit plaatselijk belang Lippenhuizen. Bij het ontwerpproces hebben omwonenden veel invloed kunnen uitoefenen. Maar de gemeente had het laatste woord in de beslissingen. Het proces is niet duidelijk bottom-up of top-down uitgevoerd. Maar vertoont wel veel kenmerken van een bottom-up implementatie.

2. *Was er tijdens het ontwerpproces ruimte voor inspraak van stakeholders? En is de mening van eventuele stakeholders meegenomen in het definitieve ontwerp?*

Er is, in de vorm van de werkgroep en aankleed commissie en informatieavonden, ruimte geweest voor belanghebbenden om hun mening te geven over het ontwerp. Waar de gemeente dit mogelijk achtte, zijn deze meningen meegenomen in het ontwerp.

3. *Is het uiteindelijke ontwerp specifiek voor de betreffende locatie ontworpen? Of is er een duidelijk standaard concept geïmplementeerd op de betreffende locatie?*

Het ontwerp is specifiek voor deze locatie ontworpen.

Gezien de mate van inspraak voor stakeholders, de bottom-up kenmerken van de implementatie en het locatie specifieke ontwerp, kan geconcludeerd worden dat er sprake is geweest van een interaction-based implementatiestrategie.

B 1.2 Toetsingskader implementatiestrategie locatie Oldeberkoop

1. *Is de implementatie van het Shared Space concept top-down of bottom-up uitgevoerd?*

De randvoorwaarden en uitgangspunten zijn vastgesteld in een overleg tussen twee overheidslagen (Projectopdracht N353 Oldeberkoop, 2006). Dus niet strikt top-down, maar ook niet bottom-up. De oprichting van de klankbordgroep en de mogelijkheden van deze groep om invloed uit te oefenen op het definitieve ontwerp zijn bottom-up aspecten van de procedure.

2. *Was er tijdens het ontwerpproces ruimte voor inspraak van stakeholders? En is de mening van eventuele stakeholders meegenomen in het definitieve ontwerp?*

Er was ruimte voor stakeholders om, via de klankbordgroep, inspraak uit te oefenen op het ontwerp. De mening van de stakeholders is voornamelijk meegenomen in het geval van overeenkomstige belangen met de kerngroep.

3. *Is het uiteindelijke ontwerp specifiek voor de betreffende locatie ontworpen? Of is er een duidelijk standaard concept geïmplementeerd op de betreffende locatie?*

Er is een duidelijk locatie-specifiek ontwerp gemaakt.

Gezien de antwoorden op de bovenstaande drie vragen, kan geconcludeerd worden dat er sprake is geweest van een interaction-based implementatiestrategie. Het lijkt er echter wel op dat deze strategie voornamelijk is gekozen vanuit het idee om draagvlak voor het uiteindelijke ontwerp te creëren.

B 1.3 Toetsingskader implementatiestrategie locatie Onderdendam

1. *Is de implementatie van het Shared Space concept top-down of bottom-up uitgevoerd?*

De keuze voor Shared Space is tot stand gekomen in overleg tussen de gemeente en de provincie. Bij de uitvoering van het ontwerpproces zijn de bewoners van Onderdendam uitvoerig betrokken. De implementatie is dus sterk bottom-up uitgevoerd.

2. *Was er tijdens het ontwerpproces ruimte voor inspraak van stakeholders? En is de mening van eventuele stakeholders meegenomen in het definitieve ontwerp?*

Bewoners hebben veel mogelijkheid gehad tot inspraak. En ook een aantal belangenorganisaties is gevraagd om hun mening. Waar mogelijk is de mening van stakeholders meegenomen in het ontwerp.

3. *Is het uiteindelijke ontwerp specifiek voor de betreffende locatie ontworpen? Of is er een duidelijk standaard concept geïmplementeerd op de betreffende locatie?*

Het uiteindelijke ontwerp is duidelijk locatie-specifiek.

Gezien de bottom-up kenmerken van de implementatie en de mogelijkheid voor stakeholders om invloed op het ontwerp uit te oefenen en het locatie specifieke ontwerp, kan gesteld worden dat er een interaction-based implementatiestrategie is toegepast.

B 2: toetsingskader verkeersregulatie

Aan de hand van dit toetsingskader wordt beoordeeld of de essentiële onderdelen van het Shared Space concept, op het gebied van verkeersveiligheid, wel of niet zijn gerealiseerd op de betreffende locatie.

Is er sprake van een of meer van de volgende verkeersregulatie systemen?

Verkeersregulatie systeem	Ja	Nee	Opmerkingen
Wegbelijning			
Hoogteverschillen/niveauverschillen tussen verkeersdeelnemers			
Verkeersborden			
Verschillen in bestratingsmaterialen			
Aanduiding van een rijbaan			
Andere verkeersregulatie systemen			

De risk-compensation theorie is een belangrijke onderliggende theorie van het Shared Space concept. Door het verhogen van de subjectieve onveiligheid zullen verkeersdeelnemers meer met elkaar gaan interacteren. Daarom kijk ik ook naar de interactie tussen de verschillende verkeersdeelnemers.

Vindt er interactie plaats tussen de verkeersdeelnemers?			
Vindt er menging plaats tussen de verschillende modaliteiten?			

B 2.1 Toetsingskader verkeersregulatie locatie Lippenhuizen

Aan de hand van dit toetsingskader wordt beoordeeld of de essentiële onderdelen van het Shared Space concept, op het gebied van verkeersveiligheid, wel of niet zijn gerealiseerd op de betreffende locatie.

Is er sprake van een of meer van de volgende verkeersregulatie systemen?

Verkeersregulatie systeem	Ja	Nee	Opmerkingen
Wegbelijning		X	
Hoogteverschillen/niveaverschillen tussen verkeersdeelnemers		X	
Verkeersborden		X	
Verschillen in bestratingsmaterialen	X		De t-splitsing is uitgevoerd als een driehoek in gele steen. De overige klinkers zijn rood.
Aanduiding van een rijbaan	X		De weg voor auto's is duidelijk apart van het fietspad. De wandelaars nemen daardoor het fietspad.
Andere verkeersregulatie systemen	X		De t-splitsing en de straat rondom de bushalte zijn verhoogd (als één grote drempel).

De risk-compensation theorie is een belangrijke onderliggende theorie van het Shared Space concept. Door het verhogen van de subjectieve onveiligheid zullen verkeersdeelnemers meer met elkaar gaan interacteren. Daarom kijk ik ook naar de interactie tussen de verschillende verkeersdeelnemers.

Vindt er interactie plaats tussen de verkeersdeelnemers?	X		Maar niet meer dan op een 'gewoon' kruispunt zonder verkeerslichten.
Vindt er menging plaats tussen de verschillende modaliteiten?	X		Maar enkel tussen voetgangers en fietsers. Auto's hebben hun eigen rijbaan.

B 2.2 Toetsingskader verkeersregulatie locatie Oldeberkoop

Aan de hand van dit toetsingskader wordt beoordeeld of de essentiële onderdelen van het Shared Space concept, op het gebied van verkeersveiligheid, wel of niet zijn gerealiseerd op de betreffende locatie.

Is er sprake van een of meer van de volgende verkeersregulatie systemen?

Verkeersregulatie systeem	Ja	Nee	Opmerkingen
Wegbelijning		X	
Hoogteverschillen/niveaverschillen tussen verkeersdeelnemers		X	
Verkeersborden		X	Enkel 30km zone borden bij de entree van de locatie.
Verschillen in bestratingsmaterialen		X	
Aanduiding van een rijbaan		X	
Andere verkeersregulatie systemen	X		Tussen de winkels en de rijbaan zijn plantenbakken geplaatst die het gevoel van een voetgangerszone creëren tussen de plantenbakken en de winkels. Er is een wegversmalling met drempel bij de entree van het dorp. Er is een drempel gesitueerd op de andere entree van de locatie.

De risk-compensation theorie is een belangrijke onderliggende theorie van het Shared Space concept. Door het verhogen van de subjectieve onveiligheid zullen verkeersdeelnemers meer met elkaar gaan interacteren. Daarom kijk ik ook naar de interactie tussen de verschillende verkeersdeelnemers.

Vindt er interactie plaats tussen de verkeersdeelnemers?	X		Gemotoriseerd verkeer verlaagt duidelijk de snelheid en interacteert met het niet gemotoriseerde verkeer en wandelaars.
Vindt er menging plaats tussen de verschillende modaliteiten?	X		Gemotoriseerd verkeer en niet gemotoriseerd verkeer maken gebruik van dezelfde ruimte. Ook voetgangers mengen, zij het in iets mindere mate, met de andere verkeersdeelnemers.

B 2.3 Toetsingskader verkeersregulatie locatie Onderdendam

Aan de hand van dit toetsingskader wordt beoordeeld of de essentiële onderdelen van het Shared Space concept, op het gebied van verkeersveiligheid, wel of niet zijn gerealiseerd op de betreffende locatie.

Is er sprake van een of meer van de volgende verkeersregulatie systemen?

Verkeersregulatie systeem	Ja	Nee	Opmerkingen
Wegbelijning		X	
Hoogteverschillen/niveaueverschillen tussen verkeersdeelnemers	X		Langs een aantal stukken is de stoep verhoogd.
Verkeersborden		X	
Verschillen in bestratingsmaterialen	X		De stoep heeft overal een andere kleur dan de rijbaan.
Aanduiding van een rijbaan	X		Door een goot met ander bestratingsmateriaal of -patroon, wordt het voetgangersgedeelte aangegeven. Op veel plekken is de rijbaan grotendeels van asfalt.
Andere verkeersregulatie systemen	X		Overal staan paaltjes of hekjes tussen de rijbaan en het voetgangersgedeelte.

De risk-compensation theorie is een belangrijke onderliggende theorie van het Shared Space concept. Door het verhogen van de subjectieve onveiligheid zullen verkeersdeelnemers meer met elkaar gaan interacteren. Daarom kijk ik ook naar de interactie tussen de verschillende verkeersdeelnemers.

Vindt er interactie plaats tussen de verkeersdeelnemers?	X		Maar niet meer dan bij een 'gewone' weg.
Vindt er menging plaats tussen de verschillende modaliteiten?	X		Tussen automobilisten en fietsers. Voetgangers mengen niet.

B 3: Interview

B 3.1 Interview opzet

Doormiddel van dit semigestructureerde interview wordt inzicht verkregen in de gebruikte implementatiestrategie. Daarnaast verschaft het interview informatie over de overwegingen die gemaakt zijn om tot het definitieve ontwerp te komen. Door deze informatie te koppelen aan de informatie die verkregen is uit de literatuurstudie en de locatie bezoeken, kan vastgesteld worden of de gebruikte implementatiestrategie invloed heeft gehad op de verkeersveiligheid van de Shared Space locatie.

De interviews kunnen plaatsvinden op een locatie die de geïnterviewde prefereert. Als de geïnterviewde geen voorkeur voor een locatie heeft, zal ik een voorstel doen tot een openbare locatie in de buurt van de werkplek van de geïnterviewde. Op deze manier voelt de geïnterviewde zich op zijn gemak. Daardoor kan de geïnterviewde vrijuit spreken (Clifford et al, 2012).

Alvorens het interview te starten zal ik uitleg geven over wie ik ben en over de reden, het onderwerp, de aanleiding en de opzet van het interview. Daarnaast vraag ik of de respondent akkoord gaat met het maken van een geluidsopname van het interview. Bovendien benoem ik nogmaals dat de informatie vertrouwelijk wordt behandeld en de respondent ervoor kan kiezen anoniem te blijven en te alle tijden kan besluiten niet langer aan het onderzoek mee te werken. Als de respondent het wenst, wordt hij of zij op de hoogte gehouden van de uitkomsten van het onderzoek.

Vragen:

1. Welke rol heeft u gespeeld in het implementatieproces/ontwerpproces van de betreffende Shared Space locatie?
2. Waarom is er gekozen voor een Shared Space concept op de betreffende locatie?
En in hoeverre heeft wetenschappelijk bewijs over verkeersveiligheid hierbij een rol gespeeld?
Welke doelen werden nagestreefd bij de herinrichting?
3. Uit welke fases bestond het implementatieproces/ontwerpproces van de betreffende Shared Space locatie? Kunt u beschrijven hoe het implementatieproces/ontwerpproces zich voltrokken heeft?
4. Welke andere personen en/of groepen hebben een rol gespeeld in het implementatieproces/ontwerpproces van de betreffende Shared Space locatie?
En welke rol hebben deze mogelijke partijen gespeeld?
5. Welke partijen hebben invloed uitgeoefend op de vormgeving van het definitieve ontwerp?
En op welke wijze hebben deze partijen daar invloed op uitgeoefend?
6. Uit mijn literatuurstudie is naar voren gekomen dat er op het gebied van verkeersveiligheid een aantal essentiële onderdelen van het Shared Space concept bestaan. Daarvan zijn (de eventuele missende onderdelen die opgemerkt zijn bij het locatie bezoek) niet verwerkt in het definitieve ontwerp. Wat zijn daar de beweegredenen voor?
7. Hoe denkt de gemeente dat het weglaten van de net genoemde onderdelen, de verkeersveiligheid van de betreffende locatie beïnvloed?

B 3.2 Email naar gemeenten met verzoek voor interview

Geachte heer/mevrouw,

Mijn naam is Jorrit van der Sluis. Momenteel ben ik in de opstartfase van mijn afstudeerscriptie voor de bachelor Technische Planologie aan de Rijksuniversiteit Groningen. Als onderwerp voor dit onderzoek heb ik Shared Space gekozen. Ik ga onderzoeken wat de invloed van de gebruikte implementatiestrategie is op het definitieve ontwerp van een Shared Space locatie.

In (betreffende jaar) is in uw gemeente een Shared Space ontwerp gerealiseerd op de locatie (betreffende locatie). Ik zou graag met iemand in gesprek gaan over het proces dat voorafgegaan is aan de realisatie van deze Shared Space locatie.

Graag zou ik van u vernemen wie er een centrale rol hebben gespeeld in dit proces. En of deze perso(n)en bereid zijn/is om, in de vorm van een semigestructureerd interview, antwoord te geven op mijn vragen rondom het genoemde proces. U zou mij hiermee een zeer grote dienst bewijzen.

Ik hoop spoedig van u te horen en bij dezen wil ik u al bij voorbaat hartelijk bedanken.

Mocht u naar aanleiding van deze mail vragen hebben, dan kunt u uiteraard altijd contact met mij opnemen. Voor achtergrondinformatie betreffende het onderzoek kunt u contact opnemen met mijn begeleidster Dr. F. Niekerk, via f.niekerk@rug.nl of 050-2626616.

Met vriendelijke groeten,

Jorrit van der Sluis

j.van.der.sluis.5@student.rug.nl

0649950304

B 3.3 Transcript interview Greet Luursema (locatie Onderdendam)

Datum: 15/12/2016

Case: 'Middelstumerweg Onderdendam'

Geïnterviewde (vanaf nu aangeduid als G): Greet Luursema

Interviewer (vanaf nu aangeduid als I): Jorrit van der Sluis

I: Eerste vraag: wat is uw rol in het hele proces?

G: Ik was projectleider van start af aan. Wij hebben dit opgepakt als een afspraak met de gemeente Bedum, want er was onderhoud nodig. Zowel de gemeente als provincie moest onderhoud aan wegen doen. Wij hebben dit gezamenlijk opgepakt voor het hele dorp. Dus ook de gemeentelijke wegen hebben wij meegenomen. Toen wij begonnen was er nog geen cent gereserveerd, behalve voor beheer en onderhoud. Dit was tien jaar geleden nog mogelijk. Nu niet meer. Dus dit was wel bijzonder.

I: Wat was precies jouw taak als projectleider?

G: Taak als projectleider, die doet de verkenningsfase. Je verkent de problemen en de oplossingen. En de plan uitleggingsfase. Als dat klaar is komt er een realisatiebesluit, dit is nieuw, was toen niet zo, meestal van provinciale staten en dan gaat het over naar de afdeling wegenbouw. En die begeleiden de fase van realisatie, het bestek maken de aanbesteding.

I: Zou u de fasen kunnen reconstrueren, hoe het precies is zijn werk is gegaan?

G: We hebben het project wel gevolgd. We hebben een projectplan geschreven, plan van aanpak. Dit hebben we besproken met gemeente Bedum en veel ruimte gelaten voor omgeving. Die ervaring had ik ook al met andere projecten. Van start af aan zijn we in contact geweest met het dorp. Ik kan mij een eerste sessie herinneren met vertegenwoordigers van dorpsvereniging en andere geïnteresseerden. Die was in het begin. Daar hebben we uitgelegd wat we van plan waren. We hebben een adviseur in de arm genomen en die heeft ons begeleid in het hele proces.

I: Oké en dat was een particuliere adviseur?

G: Ja, van een verkeerskundig adviesbureau.

I: Oké en welk bureau was dat?

G: Dat zou ik zo even niet weten, dat ga ik voor je opzoeken.

I: U zegt, u heeft een plan voorgelegd aan....

G: Plan van aanpak hebben we ook voorgelegd aan de bewoners. En in de startfase, bedenk ik me nu nog, hebben we overleg gehad met Hans Modderman, de grote goeroe, die hier veel rondliep en veel advieswerk deed betaald en onbetaald. En die zat heel erg met zijn fasen in ons proces. Daar hebben we ons niet helemaal aan gehouden, maar heeft wel een grote rol gespeeld. Ik stuur jou het plan van aanpak ook nog gewoon, dan krijg je ook zicht op hoe wij aan het begin dachten het op te pakken.

I: Wat is de invloed geweest die ze mogelijk konden uitoefenen, als we het dus over het Dorpsbelang hebben?

G: De participatieladder? Ze zijn, het is denk ik net de één na hoogste graad. Mensen zijn zelf aan het ontwerpen geweest. We hadden een ontwerper, die heeft uiteindelijk het bushokje ontworpen, die zat in een werkgroep waar we mee werkten. En ook andere tamelijke, het is een heel creatief dorp, ook anderen hebben zich inhoudelijk met het ontwerp bemoeit. Dat zie je ook terug, mensen vinden het wel mooi geworden. Dat betekent ook dat mensen hebben echt mee ontworpen. We hadden van

het shared space instituut Henk Veenstra erbij. Die heeft heel veel ook vooral in het overleg met de omgeving voor ons betekent en ook in het ontwerp.

I: En de mensen die zelf hebben meegelopen met ontwerpen, is daar een selectieprocedure voor geweest?

G: Nee dat is er niet geweest. Er was een orgaan en daaruit is een werkgroep ontstaan. Ook mensen die een bepaalde rol hebben in het dorp, het heeft een naam... geen helden, mensen met een bepaalde positie in het dorp, die hebben ook meegedaan. Die werden door mensen ook wel gezien als vertegenwoordiger van het dorp, van Onderdendam. Een deel van Onderdendam heeft huurwoningen. Daar wonen andere groepen mensen. Die waren wat minder betrokken. Zij wilden andere straatverlichting dan anderen uit het dorp. Dat is heel bijzonder, dat komt dan echt aan het licht. Er is gekozen voor nostalgische straatverlichting, behalve in die ene straat van huurders, daar is een meer functionele straatverlichting gekozen. Dus de keuze is wel doorgezet. Gedurende het proces hebben we avonden belegd op straatniveau. Stuk of zes zeven avonden voor ongeveer zeven straten. In die zin hebben zij hun keuze kunnen beïnvloeden.

I: Zijn er nog hele opvallende dingen die grote impact hebben gehad door bewoners of andere stakeholders?

G: Ja nou ja wat heel erg naar voren komt is de geleerde les, dat wat het meeste impact heeft gehad en ook het meest heeft gekost, op basis van het advies van Feenstra en de wens van het dorp hebben wij gekozen voor gebakken klinkers. Op basis van ervaringen, daar hebben wij ook onderzoek naar laten doen, hebben wij gemeend dat dat kon. Binnen een jaar zijn ze alsnog vervangen door een straatprint zodat het er nog wel uitziet als klinkers. De trillingen en het geluid was zo erg, dat was niet te handhaven. Dus dat hadden we gekozen op basis van advies en er was veel draagvlak. Er waren wel wat tegengeluiden ook, maar het heeft niet goed uitgekapt.

I: Had u volgens het eigen plan ook voor klinkers gekozen? Of puur door het volk?

G: Nee, hadden wij zelf ook bedacht, als advies van Henk Veenstra.

I: Wat mij hier heel erg opviel, want in principe is de essentie van shared space dat er helemaal niks is qua regulatie en dat iedereen gedeelde ruimte, 1 ruimte heeft, en we zien hier wel hekjes en paaltjes.

G: Ja die discussie hebben we inderdaad gehad, dat noemen we de Onderdendammetjes. Dat is de vloek van Hans Monderman hoor.

I: Ja dat kan ik me voorstellen.

G: Maar gezien de situatie, en dan is het ook mooi dat er mensen zijn die aan de weg wonen, viel daar niet aan te ontkomen. Maar die discussie is wel gevoerd.

I: Ja oké, en door wie is die discussie gevoerd? Wie waren voorstanders van de paaltjes en wie tegenstanders?

G: Alle bewoners waren voorstanders voor de paaltjes vanwege de leefbaarheid en eigen ervaringen. Tegen waren Hans Monderman en Henk Veenstra, maar die is gewoon werkzaam in de praktijk in Friesland. Die discussie hebben we wel gehad, maar hebben we niet lang over gedaan. We waren wel snel eruit dat er niet aan viel te ontkomen.

I: Oké en is die discussie ontstaan door de invloed van de bewoners?

G: Nee die is ontstaan door de invloed van Hans Monderman, voor hem is het shared space concept bijna een religie en dan kan het natuurlijk niet. Maar de bewoners, ja. We hebben ze meegenomen in de bus om ze het shared space concept te laten ervaren. En dat heeft wel effect gehad. De mensen

die mee waren geweest in de bus die gingen het concept van shared space ook verdedigen. Maar dat geldt niet voor de paaltjes.

I: Waar hebt u ze mee naar toe genomen?

G: Naar een aantal projecten in Friesland.

I: Zijn er, naast die paaltjes, nog meer verkeersregulatie systemen? Die kunnen duiden op een rijbaan.

G: De meeste borden zijn we wel kwijtgeraakt. We hebben gekozen voor aangepaste verlichting, en de wegwijzing is aangepast aan de dorps situatie. Ik weet het even niet, nee volgens mij niet. Het is wel redelijke shared space gebleven. Heb je er al gekeken?

I: Nou normaal ga ik er altijd vooraf naar toe, maar dat is me nog niet gelukt, dus ik ga er straks nog naar toe.

G: Oké ja mijn advies is wel ga er eens even kijken. En je mag me mailen hoor als je nog iets opvalt. Wat je zult zien is dat het ongelooflijk krap is en met name als je over de brug gaat daar is zo weinig ruimte. Er waren mensen die konden aan de voorkant hun huis niet uit, dus die hebben we hun voor ingang teruggegeven.

I: Oké dus die waren blij in ieder geval.

G: Ja, blij, maar het is nog steeds heel krap. Het staat nog vaak vast. We hebben bussen gesimuleerd. We hebben hiervoor gekozen en niet voor een rondweg. Dat wilde het dorp ook liever. Maar we horen dan nu wel regelmatig dat het vaststaat. Dan staat er een te groot landbouwvoertuig en dan kan er niemand meer langs.

I: En wat is de reden geweest om niet voor de rondweg te gaan? Want er is wel een onderzoek gedaan?

G: Ja er is een onderzoek gedaan, tweeledig. Er was een volledige rondweg die zou niet werken. Een halve rondweg aan de zuidkant, die zou voor een deel het probleem oplossen. Maar dat was een enorm ingewikkeld plan. En dat wilden de bewoners voor een deel zelf ook niet.

I: Oké dus de bewoners hebben echt zelf gezegd pak het dorp zelf aan?

G: Ja. Daar stond het dorp in grote lijnen achter. Dat wil niet zeggen dat de rondweg nooit meer in beeld komt. Maar gezien de impact die het heeft en het vermogen wat het gaat kosten, denk ik niet dat het snel toegepast gaat worden.

I: Ja, en wat was het probleem? Waarom moest er iets aangepakt worden?

G: ja nou ja, dat zal je zien als je in Onderdendam komt, het is heel krap en het verkeer is wel heel dominant. De hoop was ook, en dat is niet gelukt, dat er minder verkeer zou komen, omdat het lastiger is om het dorp door te gaan. De snelheid is er uitgehaald, het is helemaal 30 geworden en het was 50. En het is krappier geworden dus het is lastiger. Het was wel de hoop van het dorp om minder verkeer te krijgen, maar dat is niet helemaal gelukt. We hebben hele discussies gehad over de rol van de voetganger en de fietser, er zijn mensen die durven nog steeds niet hier te fietsen en die gaan op de stoep. Dit soort projecten zouden we nu nooit meer kunnen doen, er is 4 miljoen in gegaan dat zouden we nu nooit meer doen. Maar dat kon in die tijd nog.

I: Nu komt er niet meer genoeg geld voor vrij?

G: Nee, minder geld voor de aankleding en dergelijke.

I: Ik ben heel blij dat u mij deze dingen gaat toesturen, want ik denk dat ik daar het beste de fases uit kan halen en welke partijen er invloed hebben gehad. Is daar ook in te vinden welke partijen hun mening hebben gegeven en wat daar mee is gedaan?

G: Nee want het waren geen partijen maar omwonenden. We noemden ze local heroes. En wat wel frappant is, staat hier niet in, maar ik heb ook tussen de local heroes, is jaloezie. De een krijgt meer aandacht dan de ander. Ik heb hier wel mensen huilend aan tafel gehad. En ze hadden ook geen achterban he, ja het hele dorp an sich, maar ze hadden geen groep die achter hen stond. Ja sommigen wel de buurt of iets dergelijks. Maar niet echt.

I: Zijn er nog bepaalde partijen/verenigingen?

G: Ja we hebben wel de LTO betrokken, even kijken, bus, maar dat vind je allemaal wel terug in de documenten.

I: Oké dan ga ik dat allemaal goed doorlezen.

G: Ja ik zal ook even kijken of ik je nog wat relevante verslagen toe kan sturen.

I: Ja dat zou heel interessant zijn.

G: Ja en lees dit ook goed door want hier staan ook echt lessen in. Vooral van wat we gedacht hadden.

I: Ja en u zei net al, vooral vanuit het dorp, er moesten wel bepaalde verkeersregulatie systemen zijn. En wat is vanuit de gemeente de gedachte daarover wat daarvoor van belang is?

G: De gemeente of de provincie? Want we werkten samen hè.

I: Ja van allebei dan.

G: Als je kijkt naar de gemeentelijke wegen zie je wat voor effect het heeft. Mensen gingen eigen woningen en tuinen op knappen. Die paaltjes waren niet zo'n discussie, je kan het zien als verkeersregulatie, maar er was geen ontkomen aan. Als je er komt zal je zien waarom. In de praktijk gaat het niet zonder. De bewoners wouden het niet zonder. Er rijden grote landbouwvoertuigen door heen en die gaan er dan gewoon doorheen. En als je de situatie ziet bij de brug, die zijn balkon is er keer op keer afgereden. Als je daar de paaltjes weghaalt dat kan gewoon niet. Maar als jij nog meer verkeersregulatie ziet, dan moet je het zeggen. Maar volgens mij is dat niet zo. Maar het werkt niet echt haha.

I: Ik ga er alsnog naar toe.

G: Het was een lang project, een jaar of 5. Er is enorm in geïnvesteerd. We zouden het nu nooit meer zo doen. De reden daarvan is het geld. Het heeft heel veel geld gekost.

I: Wat zou u nu anders doen?

G: Niet meer op straatniveau communiceren, wel misschien met een werkgroep. Maar er is ook gewoon geen geld voor. Je moet eerst aan geld komen.

I: Oké ik denk dat ik het meeste wel heb. Misschien nog het plan vooraf. Is er een bepaald basisplan geweest waarmee naar de bewoners is toegestapt? Of was het helemaal open?

G: Organisch. Er was eigenlijk niks.

I: Maar wel met de gedachte dat het shared space werd? Ja dat wel. Invloed van Hans Monderman die hebben wij in de aanpak wel gebruikt.

I: Oké. Goed. Dank u wel.

B 3.4 Transcript interview Arnold Bosma (locatie Lippenhuizen)

Datum: 05/12/2016

Case: 'Trijehoek Lippenhuizen'

Geïnterviewde (vanaf nu aangeduid als G): Arnold Bosma

Interviewer (vanaf nu aangeduid als I): Jorrit van der Sluis

I: Eerste vraag: Wat is uw rol geweest in het hele proces van ontwerpproces tot implementatie?

G: Ik ben projectleider geweest, wat dat inhoudt: Dat ik vanaf idee-vorming van het beleid om hier mee bezig te gaan, deze kruising aan te pakken, dat zit in ons verkeers- en vervoerbeleid, daar ben ik ook verantwoordelijk voor geweest. Voor dit project, vanaf het moment dat wij subsidie kregen om het knelpunt aan te pakken, wij zagen het als een blackspot, het voorstadium: het was een black spot, naar aanleiding van dat er veel ongelukken gebeurden, dan komen er ook signalen van de maatschappij, de omgeving, plaatselijk belang werken wij veel mee, dat zijn gesprekspartners van het college hier. Er waren al jaren klachten en al jaren zeggen wij we willen er wat aan doen, tot wij daadwerkelijk financieel de mogelijkheid kregen om er werk van te maken. Het komt dus niet uit de lucht vallen voor de direct aanwonenden want die wisten dat er vaak ongelukken gebeurden, hadden letterlijk de auto wel in de gevel gehad. Los van ongevallen met fietsers ook openbaar vervoer reizigers, overstappers, gebeurde van alles, dus stond bij plaatselijk belang hoog op de agenda. Dus ik ben voor de ideeënvorming ook al bezig geweest met het motiveren waarom hier iets moest gebeuren, en het indienen van de subsidie aanvraag enzovoorts.

I: Wie is de aanstichter geweest?

G: Dat zeg ik, het komt van verschillende kanten. Het is al ongeveer 20 jaar een blackspot, dus dat er veel ongelukken gebeuren, er werden weleens maatregelen genomen maar nooit dat het afdoende was. Maar er is niet zo veel verkeersbeweging dat er elk jaar doden vielen. Maar plaatselijk belang en college komen elk jaar bij elkaar en het stond altijd op hun top drie, het kruispunt bij Lippenhuizen, Ook al komt verkeer van Gorredijk er meer langs, maar het valt in gebied Lippenhuizen, zij voelden zich verantwoordelijk. Het stond op een prioriteitenlijst, waardoor het dus ook tot een maatregelplan in de raad komt, zodra dat wij met vaststellen van beleid heeft raad ook een budget gegeven voor dit punt en vergelijkbare punten, maar dat is nooit geormerkt naar een punt. Dat heeft te maken met je subsidie trajecten, op het moment dat er subsidie kwam was ons aandeel van het budget ook al door de raad vastgesteld. Dus er zit een gezamenlijke wens van de gemeenteraad, die het college opdracht geeft van als er mogelijkheden zijn: zoek uit hoe je dit kunt realiseren, als de bevolking en voor een deel de omwonenden. Want de 1 heeft er meer mee dan de anderen. Diegene met auto door de gevel wou daadwerkelijk dat het veiliger werd bijvoorbeeld. Zo was er nog een oudere man bewoner die zich al vele jaren bezighield met verkeer, deze heeft eigen registratie bijgehouden van de afgelopen 20 jaar, turfde meer dan de politie. Het leefde wel bij de mensen.

I: Waarom is er gekozen voor een shared space concept en wanneer is die beslissing genomen in het traject?

G: Dat is in ons verkeer- vervoerbeleid van 2006 en geactualiseerd beleid van 2010 is uitgangspunt: waar we kunnen shared space toepassen. Dat heeft met verschillende dingen te maken, omdat we er wat ervaring mee hebben maar de basis is dat wij denken dat het beter past dan veel verkeersoplossingen ook al is het in het buitengebied. Shared space in binnen gebied is in heel

Friesland al normaal. Maar ook waar mogelijk in buitengebied omdat veel van ons buitengebied ook erf toegangswegen is, 60 km zones. Daar passen maatregelen bij waarbij je met elkaar rekening houdt. Een andere normale verkeersoplossing zou hier zijn een rotonde, maar een rotonde is eigenlijk een oplossing voor een stroomweg, een verkeersoplossing om goed door te stromen. Maar dat is voor ons hier niet het belangrijkste. Het belangrijkste is dat het veilig is en daarnaast proberen we met het geld zo veel mogelijk ambities van de gemeente te realiseren. Wij zijn een woon en recreatie gemeente, dus als we met dezelfde middelen het ook mooier en aantrekkelijker kunnen maken en er wat voor recreatie en toerisme bij kunnen doen, dan zullen we dat niet laten. We zien dat we dat kunnen met shared space. We vinden cultuurhistorie belangrijk in de gemeente. Dat is eigenlijk altijd thema van de oplossing richting. Dat is het streven, maar er staat ook in het verkeersbeleid dat er draagvlak bij moet zijn. Dan komen we dus bij de bevolking zonder plan (plaatselijk belang, veilig verkeer Nederland en meer, vrij breed gezelschap). Voorgelegd wat het probleem is, zijn jullie het hier mee eens? Er gaat een jaar overheen om uit te zoeken welke kant we met zijn allen op willen. We steken vrij veel tijd in de voorbereiding. De schets fase gaf twee oplossingen, rotonde en shared space. Als bevolking voor rotonde had gekozen was er alsnog voor rotonde gekozen. Er was dus geen shared space opgelegd, maar je legt wel de voor en nadelen van die twee naast elkaar. Het belangrijkste daarbij was dat de rotonde nogal wat extra grond in beslag nam. Want je moet parallel weg hebben, voor de opritten. De bewoners zagen dat er dan een grote ruimtelijke ingreep zou moeten gebeuren, wat bewoners en gemeente niet wenselijk vonden. Gemeente vanwege aankopen doen, vraag of het planologisch zou lukken.

I: U heeft al een aantal dingen genoemd zoals bijvoorbeeld de ruimtelijke kwaliteit. Wat waren naast verkeersveiligheid andere doelen die gesteld werden voor dit project?

G: Wat hier speelde was een kruispunt dat onveilig was, met name voor gemotoriseerd verkeer. Verschillende keren zagen ze niet eens dat het een t-splitsing was en gewoon rechtdoor reden. Al dan niet met verdovende middelen of mist, het lijkt ook wel beetje tunnelvisie. Met de analyse wat we konden doen kwamen we erachter dat dat waarschijnlijk meespeelde, nu zien we dat er helemaal geen ongelukken gebeuren. Maar kruispunt was probleem voor gemotoriseerd verkeer, er was probleem voor hoofd fietsroute voor route Gorredijk drachten, die moesten allemaal oversteken via een onveilige oversteek. Derde probleem was dat er 50 meter van het kruispunt een belangrijke bushalte was. Deze halte is door de jaren alleen maar belangrijker geworden, onder andere door nieuwe zone indeling en goede fietsenstalling. Dus wordt er nu veel meer gebruikt gemaakt van de halte. Het was altijd al een gevaarlijk punt om over te steken. Dat waren de drie veiligheidsaspecten, verder speelde onderhoud een rol, onderhoud van de weg, de bermen, inritten maar ook straatmeubilair vanwege de halte, fietsenstalling, verlichting, prullenbakken en alles wat daarbij hoorde had ook achterstallig onderhoud. Dus die knelpunten ging het om. Eerste sessies hebben we bij elkaar gezeten, 2 a drie keer, over wat zijn de knelpunten hier. Een van de knelpunten was ook: gaan we het samen met plaatselijk belang Lippenhuizen doen of ook Gorredijk erbij betrekken, want daar komen de meeste kinderen en gemotoriseerd vandaan. Plaatselijk belang Gorredijk heeft gezegd wij werken altijd iedereen in zijn verantwoordelijk gebied. Wij hebben alle vertrouwen erin dat plaatselijk belang Lippenhuizen in samenwerking met gemeente tot een goed plan komen.

I: Zou u het proces kunnen reconstrueren? Wie hebben allemaal inspraak gehad en wat is die inspraak precies geweest qua wensen?

G: ik zal je de verslagen toesturen vanaf de allereerste vergadering. Ik vergeet nu vast wel dingen. Vanaf het moment van het eerste geschets, van de subsidie. In huis maken we dan eerst een projectplan, dat moet ook voor de subsidie: Wat zijn de problemen en doelen en oplossingsrichting, hoe willen we het aanpakken qua communicatie? En van onderen af beginnen. De verantwoordelijke

wethouder met verkeer in de portefeuille, die is vanaf het begin meteen meegenomen, die heeft eigenlijk de kick-off gedaan bij de mensen van: We willen hier wat gaan doen. Onze eerste stap was het vormen van een werkgroep. In z'n werkgroep moet eigenlijk altijd plaatselijk belang zitten, twee bewoners van de directe omgeving zaten erin, we hebben een adviesbureau gevraagd om ons te assisteren, en de eerste twee keer was Henk Veenstra erbij van het ROF. Zo hebben we gekeken wat er aan de hand is en wat zijn de ambities. Toen hebben we een aantal oplossingen bedacht: een rotonde en een shared space. Je zult zien dat we heel verschillende eerste schetsontwerpen hebben gemaakt. We hebben geprobeerd de mensen in die tijd (de werkgroep) kennis op te laten doen over verkeersveiligheid en shared space. Dus we hebben literatuur meegenomen en we hebben ze in de bus meegenomen naar andere projecten. Zodat ze konden zien horen en ruiken hoe het bij een rotonde en shared space werkt. En we hebben er foto's van de oude situaties bij gepakt, en gevraagd van als we hier iets zouden doen, wat mis je los van verkeer in deze buurt. Het heet hier de Trijehoek, dat was vroeger een tramhalte en een bekend café. Dat was vroeger een pleisterplaats. Voor de dorpen tot dorpen uitgroeiden was de Trijehoek net zo bekend als de dorpen zelf. Vroeger zijden ze ook we wonen bij de Trijehoek, dat zegt de mensen tegenwoordig niks meer. Wij zouden het leuk vinden als het weer bekend wordt en status krijgt. Los van het basale dat ze zeiden dat ze het leuk zouden vinden als er geen auto's meer de gevel in zouden rijden. In het meenemen van welke kant wil je uit hebben we ook het cultuur aspect meegenomen van wat zou je hier passend vinden en kom met ideeën en overleg het met het dorp in een avond van plaatselijk belang, daar komen de leukste dingen soms uit. Die Trijehoek, de tram, dat was vrij prominent in beeld. Dus kwam al gauw zou zoiets een item kunnen zijn? Maar ze hebben het ook gehad over de turfroute, meer water erbij betrekken. We hebben daadwerkelijk met een groepje gezocht naar een oude tram locomotief om daar neer te zetten. Maar konden niks vinden dat nog goed genoeg in staat was. Wat betreft ov, we hebben ook de vervoerder van destijds erbij gehaald. Gevraagd wat zou jouw idee zijn? Wij zijn van plan om alles wat meer te gaan samenvoegen, want het punt waar de attentie is, is het kruispunt. En nu ben je het kruispunt voorbij en dan komt nog de halte. Als iemand daar oversteekt in het donker verwacht je dat eigenlijk niet, dus we willen de halte boven op het kruispunt zetten, maar wat vinden jullie daarvan? Als je gaat schetsen krijg je ook een beetje besef van je ruimtebeslag. Wat altijd in de gemeente speelt is dat er veel bomen zijn en elke boom is heilig, dus er is vrij snel inventarisatie gedaan van de bomen rond het kruispunt, vitaliteit en of ze monumentaal zijn e.d. Maar ook van de ondergrond en daar bleek dat er een hele dikke gastransportleiding lag. En als we daar overheen gingen had dat nogal wat financiële consequenties, en de rotonde ging er overheen. Dus dat speelde ook mee. Dan krijg je dus de inventarisatie van zijn er ook knelpunten ondergronds en bovengronds, dus planologisch technisch en cultuurtechnisch wordt dan die inventarisatie gedaan.

I: Nu begreep ik net dat het plaatselijk belang was die bepalend was in de keuze om voor shared space te gaan i.p.v. de rotonde. Is dat voor hun nog op een manier van belang geweest dat de rotonde duurder zou zijn, of hebben zij dat puur om andere redenen besloten?

G: Puur om andere redenen, want prijs is niet hun probleem zeggen ze dan. En ze willen ook niet altijd geloven dat het ene duurder is dan het andere. Of ze zeggen ook weleens: dat duurdere, dat geldt dat dan over is, dat willen we hier dan ook wel hebben en dan kunnen we wat meer kunst hier neer zetten. Dan maken we het gewoon wat duurder, maar doen we wat leukere dingen ervoor. Het gaat erom dat je mensen overtuigd: we bereiken qua veiligheid minimaal het zelfde, maar de omgeving wordt voor jullie als omwonenden niet minder, daar zijn altijd meningsverschillen over, maar de algemene mening was bij bewoners en anderen van de werkgroep, er waren namelijk ook mensen die iets verder van kruispunt woonden, die hadden meer met het verkeer dat met 80 km per uur voor hun huis langs komt, er waren twee buurtverenigingen bij betrokken, aan beide kanten van de weg zit een buurtvereniging. Dat was veel praten.

I: De gemeente heeft als uitgangspunt zo veel mogelijk shared space. Waarom is dat voor uitgangspunt gekozen? Is dat puur vanuit wetenschappelijke overtuiging, dat shared space werkt? Of is daar een andere grondslag voor?

G: Nee, daar is zeker een andere grondslag voor, want als het niet werkt hoef je het niet eens te proberen, Daar moet je ons verkeer- en vervoerbeleid op na lezen, maar het komt erop neer dat we zeggen: Een gemeente als de onze heeft eigenlijk geen verkeersproblemen, we hebben twee stroomwegen, maar bereikbaarheid daar maken we de wegen voor, dat is altijd gegarandeerd, iedereen kan thuiskomen. Het duurt de ene keer weleens een paar minuten langer dan de andere keer. We willen de komende jaren aandacht besteden aan de kwetsbare verkeersdeelnemers. We hebben de twintig jaar hiervoor bijna allen maar aandacht besteed aan gemotoriseerd verkeer, en niet alleen veiligheid maar ook aan schade, parkeerterreinen e.d. Voor die doelgroep. Shared space is niet alleen dat je er in beleid voor verkeer er rekening mee houdt maar eigenlijk het openbaar gebied, op het moment dat je een plantsoen anders gaat inrichten, op het moment dat je ander berm beheer wilt hebben, het hele openbare gebied pak je op en kijk je voor alle modaliteiten van wat is het verbeteren van hun plaats daarin en niet gewoon van die weg is er en die weg moet een beetje omgebouwd worden. Van daaruit zeg je shared space is geschikt voor de bebouwde kom, dus waarom niet in het buiten gebied? Ondertussen weten we daar meer van, dat shared space lang niet altijd in het buiten gebied kan, maar dat zijn de inzichten die je later krijgt.

I: Wat heeft u daarover geleerd? Dat het niet altijd in het buitengebied kan?

G: Met name hebben we geleerd, en niet alleen wij, maar vanuit evaluaties in heel Friesland, dat wegvakken in het buitengebied, daar kun je eigenlijk niet van shared space spreken. Die kun je wel anders inrichten dan alleen maar met asfalt en lijnen of wat dan ook. Ga maar uit van bijvoorbeeld een bloemrijke berm. Daarmee proberen we op dit moment de bijenpopulatie in stand te houden, maar het is geen shared space. Voor shared space heb je echt die interactie nodig, en dus lage snelheden. Dat kun je wel in 80 creëren door het afwaarderen, dat er lage snelheden zijn. Maar zelfs 60 is te snel, dus dat lukt niet. Dat hebben we met name geleerd.

I: Dat is wel een leuke brug naar de locatie zelf, omdat shared space er natuurlijk van uit gaat dat alle modaliteiten mengen, dat er geen verkeersregulatie is. In dit geval in Lippenhuizen is er nog heel duidelijk een apart fietspad, los van de rijbaan voor auto's. Waarom is daarvoor gekozen?

G: Al doende leert men zeg maar. We hebben er toen voor gekozen omdat het fietspad doorloopt aan die kant, dus maar een deel van het fietsverkeer steekt over. En om nou het fietsverkeer echt over het plein te laten gaan vonden we niet een meerwaarde hebben en bovendien is de logische lijn, de lijn die er nu is. Dus dan zou je de logische lijn eruit moeten halen. En je kent fietsers, die zoeken toch wel hun eigen weg, dus dan zou je ze met pijn en moeite op het kruispunt moeten brengen en er weer afhalen. En zo geforceerd werken moet je niet willen. Achteraf is uit de evaluaties gebleken dat dat wel een van de negatieve punten van het kruispunt is, dat het mengen van het fietsverkeer niet genoeg plaats vindt. Het idee was eigenlijk om er één plein van te maken van bovenaf, met groenvakken erin. Die groenvakken zijn in de uitvoering heel prominent neergezet, waardoor je die scheiding krijgt. Dus dat is eigenlijk niet de ideale oplossing.

I: U zegt niet ideaal. Hoe denkt de gemeente, als u namens de gemeente mag spreken, over de verkeersveiligheid in dit geval?

G: Dat de verkeersveiligheid van de fietsers die wel het kruispunt moeten oversteken, beter was geweest als de fietsers meer zichtbaar waren geweest op het kruispunt. Dan zouden automobilisten meer rekening met ze houden. En die fietsers zouden meer voelen dat ze net zo veel rechten hebben

op het kruispunt. Vooral de zichtbaarheid van de fietsers zou meer aandacht krijgen als we het opnieuw zouden doen. En wellicht dat we ooit met een aanpassing de plantenstroken ook nog wel verwijderen en daarmee de fietsers meer zichtbaar maken op het kruispunt. Dat is meer in het al doende leert men proces.

En omdat je vooral over de interactie wilt weten: ik maak het vaak mee, dat er omwonenden angstig zijn dat het niet goed gaat als de fietsers op het kruispunt moeten. En dan is het een probleem dat we altijd van onderop werken. We hebben nu in Gorredijk een weg die we eigenlijk zes meter hadden willen maken, maar de bewoners wilden 5, hij is ook 5 geworden, wat dat voor effecten geeft moeten we nog zien. Als het absoluut niet kan wat ze willen, dan zouden we het ook niet doen. Maar als we zeggen van: het is niet dat het onveiliger wordt, of veel meer kost o.i.d., dan is het toch vaak zo dat het brede draagvlak hoger scoort in de wensen en uiteindelijk de punten die je kunt realiseren. Dus dat speelt ook mee, als de mensen zeggen als de fietsers geen rugdekking hebben, met name tegen het verkeer in, met het verkeer mee is nooit een probleem, maar het is twee richtingsverkeer op het fietspad, ja, tegen die auto's in dat kan nooit veilig zijn.

I: U sprak net over 'we', dat u niet echt de meerwaarde zag, omdat een gedeelte van de fietsers niet hoeft over te steken. Maar wie is in dat geval 'we'? De gemeente? Of ook belangengroepen die niet die meerwaarde zagen?

G: Dan moet ik de verslagen even nakijken, maar ik denk dat het met name plaatselijk belang is geweest.

I: dan ga ik de verslagen nog eens goed doorlezen.

G: We hebben ook altijd nog een vierde en vijfde macht en dat zijn de eigen collega's. Ondertussen zien we wel dat er mogelijkheid is, omdat we meer ervaring hebben. Maar ook dat speelt, dat de collega's ook een mening hebben. Maar uiteindelijk is de wethouder bepalend, er gaat een advies naar de wethouder, die zit ook bij vergaderingen. En die moet het verdedigen naar het college. Dat is eigenlijk diegene die bepaalt in hoeverre de mening van de buurt meetelt. Want hij wil wel een gedragen oplossing hebben in het college.

I: Wat is de gedachte erachter dat de gemeente heel duidelijk zegt we doen het van onderop?

G: De laatste paar jaar is de kanteling heel prominent. Dus meer de regie naar de bevolking. Maar in shared space, eigenlijk in verkeer in zijn algemeenheid, werk ik al 30 jaar in projecten met de bevolking, dus het past helemaal in deze tijd. En waarom doen we het zo? Omdat we weten dat de oplossing die er dan uiteindelijk ligt, beter is. En dan bedoel ik niet per se technisch beter, maar omdat de mensen die er het meeste komen de bewoners zijn, en dat die het gebruiken zoals zij het bedoeld hebben, en dat ook zo uiten, vertellen aan hun bekenden. En bovendien, zij wonen daar en ik niet, dus zij moeten tevreden zijn. En verkeer is altijd subjectief, nogmaals wij hebben gelukkig niet duizenden gewonden of honderden doden, het houdt met enkelen op en dat is al erg genoeg, maar verkeersveiligheid is met name ook iets subjectiefs, als het veilig is hoeft men het niet veilig te vinden en andersom ook niet. Het is belangrijk dat de gemeenschap denkt dat er echt wat gerealiseerd is en dat ze zich er fijn bij voelen. Dat het werkt is net zo belangrijk als dat de gemeenschap vindt dat het werkt. Dat zit er een beetje achter.

I: U zegt net, als het veilig is hoeven mensen het niet veilig te vinden...

G: En andersom.

I: En andersom, maar dan vinden mensen het veilig maar is het niet veilig.

G: Nou ik zeg, het moet wel kloppen. Je kunt niet een kruispunt ontwerpen waar nog meer ongelukken gebeuren en zeggen: het is veilig. Dat werkt niet. Maar ondertussen weten we dat

verkeersveiligheid ook een stukje welvaart is. Het aantal doden, gewonden en ongelukken dat we jaren geleden hadden, accepteren we absoluut niet meer. En wat we nu hebben vinden we ook niet meer aanvaardbaar, terwijl het van 3000 naar 800 is gegaan. Qua doden is Nederland, maar we willen naar nul. Het aantal klachten is niet minder geworden, maar de veiligheid is beter geworden, dus het is ook gevoelsmatig.

I: Eigenlijk wil ik graag nog een keer terugkomen op waarom de gemeente heeft gezegd: zo veel mogelijk shared space. Ik begrijp dat een belangrijke rol daarbij speelt dat het van onderop moet gebeuren en dat meerdere beleidsdoelen in één keer gerealiseerd kunnen worden.

G: Bij shared space hoort dat je het met de mensen moet maken, dus onlosmakelijk is dat een stukje van onderop. Je kunt ook van onderop werken met een andere aanpak dan shared space. Maar bij shared space is het altijd basis geweest, dat heeft er ook mee te maken dat je het moet kunnen verkopen, want het is een onorthodoxe situatie. Terwijl het eigenlijk gewoon terug is naar 15 jaar geleden, rechts heeft voorrang. Dus het is belangrijk dat je de bevolking daarin meeneemt, op verschillende manieren, een stukje voorlichting, onderwijs, serieus nemen, tijd ervoor nemen en daadwerkelijk laten zien dat zij een stem hebben. Als je dat niet doet werkt het niet. En de oplossing die op deze manier uiteindelijk van de tekentafel komt, is beter dan wanneer je het alleen maar zelf aan de tekentafel gaat zitten verzinnen. Want er komen toch dingen aan bod waar je zelf niet aan denkt.

I: Je zou als gemeente natuurlijk ook kunnen zeggen we komen met een duurzaam veilig idee, en dat leggen we voor en laten het vormgeven door de bevolking. Maar er is heel duidelijk gekozen voor een shared space idee, om dat voor te leggen en vorm te laten geven door de bevolking. Is die eerste keuze op basis van cijfers over veiligheid, of zit daar een andere gedachte achter?

G: Lippenhuizen was het tweede punt in het buitengebied dat we op deze manier aangepakt hebben. Wat ik daar mee zeggen wil: zeker als het in de bebouwde kom is, bijvoorbeeld in Frieschepalen hebben we ook shared space ingericht, dat is in de bebouwde kom. Daar heeft plaatselijk belang gezegd: dit moet shared space worden. Dus we zijn nu zo ver dat plaatselijk belang zegt: dit is het type ontwerp dat wij mooi vinden, we zien daar dat het werkt en dat willen we hier ook. Het duurzaam veilig concept is een heel breed concept. Het past in duurzaam veilig, maatwerk is daar een onderdeel van. In verblijfsgebied moet volgens duurzaam veilig maatwerk geleverd worden. En shared space is maatwerk.

I: Ik heb nog een aantal vragen staan over welke belangengroepen er waren en wat hun invloed is geweest. Maar ik begrijp dat ik dan beter de rapporten in kan kijken?

G: Alles zit daarbij. In het beleidsstuk staat ook kun je het maken om overal 60 van te maken, past dat in aanrij routes van hulpdiensten? Dat is getackeld. En bij dit kruispunt, dat was nog een hele belangrijke speler hier, dat was een boer. De boer woont aan de ene kant van het kruispunt en het meeste van zijn land is aan de andere kant van het kruispunt. Met name deze boer heeft een bloedje hekel aan rotondes, want daar moet hij omheen rijden met zijn grote karren, en de banden aan de linker kant van die karren, die slijten dan sneller. Hij wil ook geen drempels, maar nog liever een drempel dan een rotonde. En dit is allebei eigenlijk niet. Het is een beetje een slinger en er zijn wat niet al te hoge drempel, 60 km drempels, daar kun je met een trekker prima overheen. Dat heeft ook best wel gespeeld. Dat diegenen die veel gebruik maken van het kruispunt met zwaar verkeer, ook in de werkgroep zaten. Zo hebben ook de hulpdiensten advies gegeven. De wijkagent was ook bij de overleggen, dus zo breed mogelijk in die ontwerpfase.

I: Dat staat allemaal in de rapportages beschreven?

G: Ik hoop het

I: Ik ook, ik ga ze goed doorspitten in ieder geval

I: Wat ik mij verder nog afvraag: er is heel duidelijk voor de driehoek vorm gekozen, die heeft een andere bestratingskleur dan de bestrating er omheen. Vaak zie je dat een heel shared space gebied dezelfde kleur heeft. Waarom is hier duidelijk gekozen om de driehoek een andere kleur te geven?

G: Er zijn verschillende opties besproken met de omwonenden. Direct omwonenden roepen eigenlijk altijd om asfalt want dat is stiller. Als gemeente hebben we het liefst dat het in afwijkend element is als het overige, want dan krijg je attentie verhoging. De ervaring is dat dat belangrijk is. In het meenemen naar andere punten kun je laten zien hoe verschillend het geluidseffect wordt. Natuurlijk hoor je dat, maar optrekken, afremmen en een drempel hoor je ook. En dat hoorden ze hier ook al. Ook niemand wil een bushalte voor de deur. Dus de vraag was: vinden jullie het erg dat het anders gaat klinken dan het was, maar niet echt anders gaat klinken qua pieken? Dat vond men aanvaardbaar. Dan komt het erop wat voor vorm je het geeft, vierkant rechthoekig e.d. Uiteindelijk vond men deze vorm het fraaiste, daar komt het eigenlijk op neer. En wat voor ons een rol speelt: je moet niet met geleiding werken. Het verkeer heeft veel meer ruimte dan er nodig is, maar toch is er niks meer dan er lag. Want er was een afslag en een grote verkeersgeleider. Dus er is niet meer verharding bijgekomen. Maar toch lijkt het veel groter.

I: En is die driehoek vanwege de Trijehoek?

G: Ja, daarom hebben we ook het oude tram hokje neergezet. Waar we met dit soort dingen tegen aanlopen, dat komt dan in de procedures, is dat een landschapsarchitect van de provincie zegt dat het niet in het landschap past. Dus dit heeft veel overredingskracht gekost. Dat soort dingen lopen we vaker tegenaan. Dat de procedure niet past, maar dat iedereen zegt wat er staat past wel.

I: Alles tot in de puntjes beschreven.

G: Ja, maar dat past dus niet in shared space. Je gaat steeds iets over grenzen heen. Dat vonden we vroeger heel normaal, maar twintig jaar geleden was dat anders. Als je hier de deur uitstapt zie je dat de stoep soms dezelfde kleur heeft als de rijbaan. Als dan een auto op de stoep ging staan, zei de politie: dit hoort bij de rijbaan want het heeft dezelfde kleur als de rijbaan. Tegenwoordig is er geen agent meer die dat zou zeggen. Het is duidelijk waar je moet lopen en het is duidelijk waar je moet rijden.

I: De meeste vragen zijn wel beantwoord, ik duik nog even diep in de rapportages.

G: En anders pak je de telefoon. En het is dus niet top-down, maar bottom-up hé.

I: U heeft goed uitgelegd wat de stappen waren, het staat allemaal op de band, maar u mag natuurlijk nog wat uitleggen.

G: Zo veel mogelijk als je het kunt krijgen bijna. Wat we wel proberen in het begin is een kader vormen. Hier hebben we het over, dus niet tien meter verder. En bewoners willen misschien helemaal geen verkeer, maar dat past niet in het kader. Maar ik heb ook weleens meegemaakt dat de buurt zei: Ja de raad kan wel een kader vastgesteld hebben, maar ik ben het er niet mee eens, ga maar weer naar de raad toe. Uiteindelijk is dat ook gebeurd. Die weg is voor alle verkeer, maar nu is het vrachtverkeer eraf gehaald. Dus zelfs het kader wordt weleens ter discussie gesteld. Van onderop.

I: wat was in het geval van de Trijehoek precies het kader?

G: Dat het allemaal 60 kilometer wegen moesten worden, en het budget.

I: En de doelen dat er minder ongelukken moesten zijn

G: Dat was het doel, dat kun je op verschillende manieren bereiken

I: Het kader staat denk ik ook besproken in de rapportages?

G: Met name in het gvp denk ik. Maar ik stuur je wat op en als je het gevoel hebt dat je iets mist moet je even bellen.

I: Hebt u het gevoel dat u alles duidelijk hebt kunnen maken?

G: Ja, en ik stuur je wat toe en mochten er toch vragen zijn dan kun je bellen.

I: Heel erg bedankt.

B. 3.5 Transcript interview Henk Veenstra (locatie Oldeberkoop)

Datum: 11-01-2017

Case: 'Heerenveenseweg Oldeberkoop'

Geïnterviewde (vanaf nu aangeduid als 'G'): Henk Veenstra

Interviewer (vanaf nu aangeduid als 'I'): Jorrit van der Sluis

I: Oldeberkoop. Wat is uw rol daar precies geweest?

G: Dat was helemaal in het begin, het is een provinciale weg, werd heel gard gereden. Ik had deze hele weg mee willen nemen bij de plannen van Oldeberkoop zelf. Dan wou ik de plannen voor de Heerenveenseweg integreren in de plannen van Oldeberkoop zelf. Die weg wilde ik ook 30 km maken en een andere inrichting. De provincie was het er toen mee eens, maar op het laatst hebben ze toch gezegd: wij willen het zelf doen. Er zaten allemaal al klinkers, die had ik in het dorp kunnen gebruiken, dus ik had werk met werk kunnen maken. Dat wouden ze niet, toen hebben ze er weer een brede klinkerweg van gemaakt van 6 á 6,5 meter. Waar ook geen fietsers op mochten. Dan krijg je toch nog klachten, want dan wordt het toch weer een doorgaande route. Wij hadden daar ook met de riolering te maken, er moest een nieuw bassin in bij die haven. Alles met elkaar zou je kunnen zeggen we gaan werk met werk maken, we maken één groot bestek, dat zou mooi zijn. Maar de provincie trok zich terug. En die zeiden nee we doen het zelf wel. Dat was niet zo'n succes, maar dat daar gelaten. Later moest bij de haven het bassin komen. Toen hebben ze gezegd: de entree daar naartoe, we hebben daar ook nog een haven, moeten we oversteken, als je van die boot over wilt steken is dat nogal een probleem, er zit nog een fabriek, misschien komen daar nog weleens appartementen in, aan de andere kant staat nog een boerderij waar ze misschien nog weleens appartementen wilden maken. Maar dat is allemaal niet doorgegaan. Toen is het proces gestart met vooral de omwonenden daar, dat zijn die bedrijfjes, vooral met hun is dit plan gemaakt.

I: Het proces is dan hetzelfde als u bij Donkerbroek beschreef?

G: Ja volgens mij wel, zoals ik dat hoorde van mijn collega van de gemeente. Hetzelfde proces, weer met die mensen. Ik denk niet met de hele bevolking, maar in Oldeberkoop is de band met plaatselijk belang heel sterk. Er zijn allemaal sub groepjes, de een is voor de haven, de ander is voor die werkgroep daar en die is daar weer voor, die zijn er wel behoorlijk bij betrokken geweest.

I: We hebben het over de provinciale weg, wat valt precies onder het project?

G: Vanaf het asfalt, daar begint de 30 km. In feite door het hele dorp tot aan de rotonde, dat is helemaal provinciaal.

I: En dat valt ook allemaal onder dit project?

G: Ja. Of nou ja, vooral dat eerste stuk is al eerder aangelegd, vanaf de rotonde richting Wolvega tot aan de haven zo'n beetje. Toen later is dat andere stuk erbij gekomen. Dat is een jaar of zeven á acht geleden denk ik.

I: Want als je daar komt is het heel duidelijk dat het stuk bij de oude haven echt Shared Space is.

G: Ja een stukje cultuurhistorie, de parkeerplekken, de haven is er wat bij betrokken, de winkeltjes passen ook wel een beetje in het beeld.

I: Maar het project loopt dus nog door, het is niet alleen dat stukje bij de oude haven?

G: Nou, in principe is dat Shared Space meer alleen de oude haven, dat is later aangelegd.

I: Dat proces is dus alleen gevoerd met de omwonenden daar?

G: Ja, die bedrijfjes. En plaatselijk belang. Diegenen die gebruik maken van dat stukje daar.

I: Weet u zo nog wie een rol hebben gespeeld in dat ontwerpproces?

G: Volgens mij de ondernemers die daar zitten. Ik denk wel dat de provincie een idee heeft gehad en dat het niet zo is gebeurd als dat we anders deden met een blanco stuk papier en schetsen en dat soort dingen. Maar meer dat de ideeën van die ondernemers meegenomen zijn in die schetsen.

I: Dus in dit geval was er al een plan voor een shared Space oplossing, en vervolgens konden zij invloed uitoefenen op dat plan?

G: Ja dat denk ik wel.

I: Iets minder bottom-up dus

G: Iets minder bottom-up. Zo'n provincie ziet het ook wat meer als het doorgaande verkeer, het is de doorgaande route van Gorredijk richting Noordwolde. Die categorisering is dusdanig dat in zo'n route wel een gebied aangepakt worden waar wat rustiger aan gedaan moet worden, maar voor de rest moet het wel stromen.

I: Dat is wel interessant, want als we echt de gedachtegang van Hans Monderman volgend. Die zegt: je hebt de ontsluitingswegen, stroomwegen en verblijfsgebieden. Wat ik van hem las is dat je Shared Space eigenlijk alleen kunt toepassen in die verblijfsgebieden. Waar autoverkeer niet het belangrijkste is. Maar daar valt de provinciale weg dan niet onder.

G: Nee, wat binnen de bebouwde kom valt is prima. Daar kun je Shared Space toepassen. Maar dan zit je toch met waar de activiteit is en waar je elkaar tegen komt. En weer op dat andere stuk kun je heel weinig doen, als er wel een sportvereniging is waar oversteek is, kun je daar weer wat elementen aanbrengen. Maar voor de rest is dat heel moeilijk. En stroomwegen en zelfs bij gebiedsontsluitingswegen durf ik het nog wel aan. Want we hebben de weg van Bakkeveen een groot plein neergegoot. Dat waren vier 80 km wegen. De doorgaande route provincie en de andere route gemeente. Daar hebben we zelf een plein neergegoot om de snelheid eruit te halen. Dat zijn net die ontmoetingsplekken waar dat wel lukt. Maar niet over de lange stukken.

I: Dat is dus een nuance op de eerste gedachtes van Hans Monderman, dat dat toch wel kan?

G: Ja, toen hebben we gezegd op stroomwegen moet je geen flauwekul uitoefenen. Daar moet je een keer 130 kunnen of 120 toentertijd. Daar moet je geen rare dingen tegenkomen. Maar op 30 kom en zestig km wegen kun je het wel toepassen. 30 km wegen kun je het hele stuk nog wel pakken, maar op 60km wegen alleen waar de activiteiten plaatsvinden.

I: Wat ik mij verder herinner zijn de plantenbakken. Die geven wel een beetje het idee van de stoep die er niet is, want het is wel allemaal één soort bestratingsmateriaal. Weet u waar dat idee vandaan komt?

G: Wij hebben in het begin zulke plantenbakken wel vaker gebruikt. Ik heb het ook wel in dorpen gedaan, maar dan gooit de jeugd er rotzooi in, gooien ze om of pissen erin. En dan werkt het averechts. Dan wordt er gezegd: die dingen moeten eruit, dit kan niet. Dan begin je met alternatieven, een bankje of een hekwerkje of weet ik veel, dan ga je andere dingen bedenken. Maar soms komt het bij de bewoners weg. In Makkinga staan ook plantenbakken. Ik heb gezegd: dat is prima, maar jullie zijn zelf verantwoordelijk voor de verzorging van die plantenbakken. Als je de mensen erbij betrekt hebben ze zelf ook een verantwoording. Ik heb bijvoorbeeld in Appelscha bij camping de roggeberg een soort tent midden op de weg neergezet. Dan heb je het gevoel alsof je over die camping heenrijdt. Maar ik heb tegen de campinghouder gezegd: die hekjes worden weleens kapotgereden, dan kun je niet op de gemeente wachten want dat duurt veel te lang voor ze die herstellen. Dus het is mooi als jullie het beheer en onderhoud van die hekjes doen. Op die manier kun je als particulier en overheid samenwerken.

I: Verder valt er over Oldeberkoop niet veel te vragen over bepaalde keuzes, want het is echt Shared Space. Wat denkt u dat de reden is dat het project hier wel in eigenlijk alle aspecten als Shared Space is uitgevoerd? Dat hier helemaal geen verkeersregulatie is.

G: Nou, in mijn ogen zou het nog wel anders kunnen. Want ik vind dat het niet heel prettig is dat je toch nog om de snelle auto's moet denken als je daar parkeert. Dan dacht ik dit is het toch ook nog niet helemaal. Maar soms is het heel moeilijk om dat doel helemaal door te zetten, want dan krijg je ook weer klachten van andere mensen van ze parkeren hier niet en dan komen ze ook niet bij de winkels. Er zitten altijd een heleboel aspecten aan. Wij hebben een heleboel dorpen gedaan. En als ik het nu weer zou doen, zou ik het misschien toch weer ietsje anders doen.

I: In dit geval is het wel echt als Shared Space uitgevoerd, dan zou je verwachten dat die winkeliers dat juist iets minder zouden willen zodat er wel rustig geparkeerd kan worden. De vraag is dus eigenlijk: waarom denkt u dat het in dit geval toch echt als Shared Space is uitgevoerd, zonder enige nuances qua verkeersregulatie?

G: Je hebt natuurlijk al dat de snelheid eruit gaat vanwege de bebouwde kom, daar moet je al op anticiperen. Dan is het nog maar een klein stukje inrichting met klinkers, ik had nog liever gehad dat daar ook gebakken klinkers in zouden liggen. Maar dat is betonsteen geworden en op de randen zitten wel die mooie gebakken stenen. Het voordeel is, met die ondernemers, die zetten hun materiaal allemaal buiten neer. Dat is de kracht van Shared Space, dat die ondernemers gebruik maken van die ruimte. In het verleden werd dan altijd gezegd: jullie mogen maar zoveel. En ik zeg altijd: probeer die weg er zoveel mogelijk bij te betrekken. Ik denk dat dat de kracht is van die weg, dat die ondernemers hun spullen er neerzetten. Ik heb weleens geschetst bij 60 km wegen: zet aan beide kanten je bankstellen maar neer en zet maar schemerlampen in het midden, dan doen ze echt wel rustig aan. Op die manier moet het een beetje huiskamer worden, dat zie jaar al veel meer. Vooral in het voorjaar en zomer, dat die sfeer verandert. Ik denk dat dat heel belangrijk is.

I: Heeft u nog dingen waarvan u denkt dat het interessant is om te vertellen?

G: Wat je zei, dat je nog even die dingen wou nakijken. Ik zou ook even op Shared Space instituut kijken. Natuurlijk het verhaal van Hans Monderman, ik heb veel met hem samengewerkt. Dat was ook experimenteren. Ik heb ook weleens dingen gemaakt dat hij zei: Hoe krijg je het in je kop? Dat kan toch niet? Terwijl hij een halfjaar later met mensen in de bus naar zulke locaties toeging en zei: kijk zo hoort het. Ik ben nu in Gouda met een project bezig, dan zeg: dat plein kun je neerleggen, maar ga dan experimenteren met elementen, zet ze er los neer en kijk het even aan. Soms moet je die dingen dan weer ergens anders neerzetten, want net als met de olifantenpaadjes, mensen bepalen zelf wel hoe ze willen lopen. Ga dus niet van tevoren bedenken waar je alles neerzet, maar zet hier eens een bankje neer en zet daar eens een lichtmastje neer. Je moet niet direct alles kant en klaar neerzetten. Want dat kost een boel geld om te verplaatsen en krijg je ook weer gezeur van bewoners van: Hoe halen ze het in de kop om dat zo te doen! Ga dus experimenteren en betrek de bewoners en ondernemers er ook bij, van: hoe zien jullie dat?

I: Dank u wel!

B 4: Foto's Locatiebezoeken

B 4.1 Locatie Lippenhuizen









B 4.2 Locatie Oldeberkoop







B 4.3 Locatie Onderdendam















