

De implementatie van Shared Space in Nederlandse Stationsgebieden

Student: Anne van der Weg
Studentnummer: S2364085
Rijksuniversiteit Groningen

Opleiding: Technische Planologie
Begeleider: Dr. F. Niekerk

Datum: 23-01-2017
Bachelorscriptie



COLOFON

Bachelorscriptie
Technische Planologie

TITEL	De implementatie van Shared Space in Nederlandse stationsgebieden	
AUTEUR	Anne van der Weg	/ Studentnummer: S2364085
PLAATS	Groningen	
DATUM	23-01-2017	
VERSIE	Eindversie	
UNIVERSITEIT	Rijksuniversiteit Groningen	
FACULTEIT	Ruimtelijke wetenschappen	
BEGELEIDER	Dr. F. Niekerk	
AANTAL WOORDEN	7623	

Gebruikte logo's op voorblad: Rijksuniversiteit Groningen & Nederlandse Spoorwegen

Samenvatting

Shared Space, of in het Nederlands gedeelde ruimte, is een verkeersconcept dat ernaar streeft om de inrichting van de openbare ruimte veiliger en aantrekkelijker te maken. Meer en meer Nederlandse stationsgebieden worden met deze gedachtegang ingericht. Dit onderzoek richt zich op de strategie die gebruikt wordt bij het implementeren van Shared Space in Nederlandse stationsgebieden. Hierbij wordt kritisch gekeken naar de invloed van de implementatiestrategie op het uiteindelijke ontwerp en de effectiviteit van het Shared Space stationsgebied. Dit gebeurt door deelvragen te beantwoorden op het gebied van kenmerken, implementatiestrategie, beweegredenen en effectiviteit van Shared Space.

Op basis van de theorie over evidence-based policy making en interaction-based policy making van Bax et al. (2010) wordt onderzocht welke manier van implementeren op dit moment gebruikt wordt in de verschillende gebieden. Er is voor gekozen om de volgende drie Shared Space stationsgebieden te onderzoeken: station Amsterdam Centraal, station Leeuwarden en station Zwolle. Door middel van beleidsdocumentenanalyses, ruimtelijke analyses en diepte-interviews worden de deelvragen, en daarmee de hoofdvraag, beantwoord.

Uit het onderzoek blijkt dat de strategie van interaction-based policy making wordt gebruikt voor de implementatie van Shared Space in de onderzochte stationsgebieden. Bij het implementatie proces is het van belang dat er veel interactie is tussen verschillende belangengroepen. Door deze interactie worden er soms concessies gedaan aan het concept om de belanghebbenden tevreden te stellen. Volgens verschillende verkeerskundigen heeft de effectiviteit van een gedeelde ruimte te maken met de tevredenheid van belangengroepen. Het maken van concessies aan het concept is om die reden juist wenselijk. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de implementatiestrategie bepalend is voor de definitie van effectiviteit.

Een ander punt dat naar voren kwam tijdens het onderzoek is de kwaliteit van de ongevallen registratie in Nederland. Deze wordt niet volledig bijgehouden. Hierdoor is het meten van de objectieve verkeersveiligheid en daarmee het meten van de objectieve effectiviteit van Shared Space in stationsgebieden niet mogelijk. Alleen door de gemeente Amsterdam is een monitoringsonderzoek uitgevoerd. De conclusie van de monitoring is dat het aantal conflicten verminderd is na het invoeren van de gedeelde ruimte.

INHOUDSOPGAVE

Deel I	6
1. Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Onderzoeksprobleem	8
1.3 Relevantie van het onderzoek	8
1.4 Leeswijzer	8
2. Methodologie	9
2.1 Literatuuranalyse	9
2.2 Case selectie	9
2.3 Analyse van beleidsdocumenten	9
2.4 Semigestructureerde interviews	9
2.5 Observatie	10
2.6 Dataverwerking	10
Deel II	12
3. Theoretisch kader	13
3.1 Shared Space	13
3.2 Implementatiestrategieën	15
3.3 Verkeersveiligheid en effectiviteit	16
3.4 Conceptueel model	17
Deel III	19
4. Analyse	20
4.1 Kenmerken van Shared Space	20
4.2 Implementatiestrategie	24
4.3 Bewegredenen	26
4.4 Effectiviteit	27

Deel IV	28
5. Conclusies	29
6. Aanbevelingen	29
7. Reflectie	30
Verwijzingen	31
Bijlagen	33
1. Begrippenlijst	34
2. Interviews.....	35
3. Interview beleidsmedewerkers	36
4. Interview belanghebbenden	37
5. Beleidsdocumenten analyse.....	38
6. Observatie checklist	43

Deel I

Onderzoeksopzet



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Shared Space, of in het Nederlands gedeelde ruimte, is een verkeersconcept dat ernaar streeft om de inrichting van de openbare ruimte veiliger en aantrekkelijker te maken. Meer en meer Nederlandse stationsgebieden worden met deze gedachtegang ingericht. Volgens het CROW (2016) komt dit doordat stationsgebieden zonder precieze regeling en met een vrije beweging van mensen succesvol zijn op het gebied van verkeersveiligheid. Dit succes komt door het ruimtelijke gedrag van de gebruikers (CROW, 2016).

Aan een succesvol stationsgebied ligt een goed ruimtelijk ontwerp ten grondslag. Volgens Lutz en Foorthuis (2011) moeten er compromissen worden gesloten en concessies gedaan bij het ontwerpen van een Shared Space. "Niet voor niets zijn er in veel Shared Space-verblijfsgebieden zebra's, hekken en borden" (Lutz en Foorthuis, 2011 p.41). Dit is terug te zien in het uiteindelijke ruimtelijk ontwerp van de stationsgebieden in Amsterdam en Zwolle (Afbeelding 1&3). In Leeuwarden is het idee van een Shared Space er al wel, maar moet het nog uitgevoerd worden. Een impressie van het gebied is te zien in afbeelding 2. Ook hier is een zebra pad toegevoegd aan het ontwerp.

Het beleid voor Shared Space kan op verschillende manieren geïmplementeerd worden. Deze manieren zijn in dit onderzoek onderverdeeld in twee implementatie strategieën. Hiervoor is de theorie van evidence-based policy-making en interaction-based policy-making gebruikt (Bax et al., 2010). Deze theorie wordt uitgelicht onder het kopje 'theoretisch kader'. Aan de hand van de theorie wordt onderzocht welke implementatiestrategie is toegepast bij de stationsgebieden. Vervolgens wordt er gekeken naar de gevolgen daarvan op de effectiviteit van het uiteindelijke ruimtelijk ontwerp.



Afbeelding 1 Shared Space Station Amsterdam Centraal, bron: eigen foto, 2016



Afbeelding 2 Impressie Shared Space station Leeuwarden, bron: Vrij-Baan.nl, 2016



Afbeelding 3 Shared Space Station Zwolle, bron: eigen foto, 2016

1.2 Onderzoeksprobleem

Het probleem dat in de aanleiding is aangekaart, wordt samengevat in de volgende hoofd- en deelvragen:

Welke invloed heeft de implementatiestrategie van Shared Space op de effectiviteit van het concept en het uiteindelijke ruimtelijk ontwerp van de stationsgebieden in Amsterdam, Leeuwarden en Zwolle?

- Welke kenmerken van Shared Space zijn (niet) terug te zien in het ruimtelijk ontwerp van de stationsgebieden?
- Op welke manier wordt Shared Space geïmplementeerd in het beleid en het ruimtelijk ontwerp van de stationsgebieden?
 - Evidence-based implementatiestrategie
 - Interaction-based implementatiestrategie
- Wat zijn de beweegredenen om bepaalde ruimtelijke kenmerken van Shared Space wel of niet in het ontwerp op te nemen?
- Wanneer is het uiteindelijke ruimtelijk ontwerp van een Shared Space stationsgebied effectief?

1.3 Relevantie van het onderzoek

Het vernieuwen van stationsgebieden in Nederland is van maatschappelijk belang, omdat het de verkeersveiligheid ten goede komt. Het doel van dit onderzoek is om de relatie te leggen tussen de implementatiestrategie van Shared Space en de inrichting van stationsgebieden. Het concept van Shared Space is het bewegen en interacteren van alle weggebruikers in hun gebruikruimte op basis van informele sociale protocollen en onderhandelingen (Hamilton-Baillie, 2008). Er zijn richtlijnen die gebruikt kunnen worden om deze gebruikruimte in te richten, maar deze staan niet vast. Volgens Koolen (2009) dient er per project te worden gekeken óf en op welke manier Shared Space kan worden toegepast. Vraagt een 'vrij interpreteerbaar' concept als Shared Space om een implementatiestrategie die gebaseerd is op wetenschappelijke kennis en feiten (evidence-based) of juist om een interactieve strategie die alle verschillende aspecten en belangengroepen afweegt (interaction-based)? Het antwoord op deze vraag is wetenschappelijk relevant, omdat er op deze manier onderzocht wordt of het Shared Space ontwerp onderhandelbaar is. Wanneer er te veel aanpassingen worden gedaan aan het ontwerp, kan dit de effectiviteit van de gedeelde ruimte beïnvloeden. Verder wordt er inzicht gegeven in de implementatiestrategie die past bij Shared Space door middel van een theoretisch kader.

1.4 Leeswijzer

Het onderzoek begint met de uitleg van de gebruikte methodologie. In deel 2, hoofdstuk 3, wordt het theoretisch kader toegelicht. Dit kader is opgesteld aan de hand van wetenschappelijke literatuur over Shared Space en bestuurlijke implementatie. In hoofdstuk 3 wordt daarnaast uitgelegd hoe het Shared Space proces er volgens de literatuur uit moet zien. Het derde deel van de scriptie vormt de analyse van de verzamelde data. De analyse is uitgevoerd aan de hand van vier deelvragen. Hoofdstuk 4.1 zal de ruimtelijke kenmerken van de Shared Space stationsgebieden bespreken en daarmee de eerste deelvraag beantwoorden. Vervolgens wordt er in hoofdstuk 4.2 onderzocht welke implementatiestrategie toegewezen kan worden aan de beleidsprocessen van Amsterdam, Leeuwarden en Zwolle. Hoofdstuk 4.3 beschrijft de beweegredenen achter het wel of niet toepassen van bepaalde kenmerken van Shared Space. De laatste deelvraag vormt hoofdstuk 4.4 en gaat over de effectiviteit van het ruimtelijk ontwerp. Hoofdstuk 5 is de conclusie van dit onderzoek en zal het antwoord geven op de hoofdvraag. Het onderzoek sluit af met enkele aanbevelingen en de discussie.

2. Methodologie

Voor het verzamelen van zowel primaire als secundaire data zijn de volgende onderzoeksmethoden toegepast in dit onderzoek: literatuuranalyse en case study analyse. De case study is uitgevoerd op basis van observatie, een analyse van beleidsdocumenten en semigestructureerde interviews. De toepassing en keuze van de verschillende methoden worden hieronder verder toegelicht.

2.1 Literatuuranalyse

De theorie is gebaseerd op wetenschappelijke literatuur. Door bronnen te gebruiken die 'peer-reviewed' zijn, is een degelijk theoretisch kader gevormd.

2.2 Case selectie

Zoals in hoofdstuk 1 genoemd is, worden meer en meer stationsgebieden ingericht als Shared Space. Om het onderzoek actueel te houden, is ervoor gekozen om in te zoomen op Nederlandse stationsgebieden. Daarnaast is het in de buurt van grotere stations vaak een komen en gaan van mensen die gebruik maken van verschillende modaliteiten. Een gedeelde ruimte kan om die reden een interessante oplossing zijn.

Dit onderzoek richt zich op de stationsgebieden in Amsterdam, Leeuwarden en Zwolle. In deze stationsgebieden is (of wordt) het concept Shared Space toegepast. De Haan (Kenniscentrum Shared Space, 2016) laat Amsterdam en Leeuwarden naar voren komen in zijn weblog over Shared Space en gedrag in stationsgebieden. Bovendien is de IJzijde van Amsterdam Centraal veel in het nieuws geweest door het toepassen van het verkeersconcept (Parool, 2016 & NOS, 2016). Het gebied voor station Leeuwarden wordt binnenkort deels ingericht als Shared Space. Dit is interessant voor het onderzoek, omdat er gekeken kan worden naar de implementatiestrategie terwijl het proces in volle gang is. In Zwolle is de Hanzelaan aan de achterzijde van het station nu al een paar jaar als Shared Space ingericht. De Hanzelaan wordt op de website 'Ruimte voor Shared Space' van adviesgroep SAB (2011) genoemd als voorbeeld van Shared Space. Het is nuttig om deze case studies uit te voeren, omdat de context op deze manier wordt verbonden aan een specifieke case (Clifford & Valentine, 2010).

2.3 Analyse van beleidsdocumenten

Voor het empirisch onderzoek zijn per case beleidsdocumenten geanalyseerd. De bestaande beleidsdocumenten omtrent de stationsgebieden of het verkeers- en vervoersbeleid van alle drie de gemeentes zijn opgezocht en geanalyseerd. Aan de hand van deze analyses is onderzocht of er een implementatiestrategie toegewezen kan worden aan de bestuursmatige processen die in de beleidsdocumenten worden beschreven.

2.4 Semigestructureerde interviews

Beleidsmakers op het gebied van Shared Space in de gemeente Amsterdam, Leeuwarden en Zwolle zijn op een semigestructureerde manier geïnterviewd. Er is gekozen voor deze manier van interviewen, omdat er zo dieper wordt ingegaan op de beweegredenen van de beleidsmakers. In een semigestructureerd interview kan er doorgevraagd worden wanneer iets interessants gezegd wordt. Op deze manier wordt er meer gedetailleerde informatie opgedaan (Clifford & Valentine, 2010). Bij het houden van een diepte-interview zijn enkele ethische kwesties van belang. Volgens Clifford & Valentine (2010) is het belangrijk dat de geïnterviewden, indien gewenst, anoniem blijven en zich ten allen tijden kunnen terugtrekken van het onderzoek. Daarnaast is het gebruikelijk om hen een samenvatting van de bevindingen te sturen. De interviews die gehouden zijn voor dit onderzoek voldoen aan deze ethische voorwaarden.

Om een beter inzicht te krijgen in de manier waarop belanghebbenden worden betrokken in de Shared Space projecten, zijn ook verkeerskundigen en medewerkers van verschillende betrokken organisaties geïnterviewd. Onder deze organisaties vallen Veilig Verkeer Nederland, Kenniscentrum Shared Space en de fietsersbond. De mate van betrokkenheid van belanghebbenden zegt veel over de manier van implementeren. Daarnaast kan de mening van deze belanghebbenden over de implementatie van Shared Space in Nederland nuttige informatie opleveren voor eventuele aanbevelingen.

Er is een e-mail verzonden naar Shared Space beleidsmedewerkers en andere betrokkenen in Amsterdam, Leeuwarden en Zwolle. Hierin staat uitgelegd wat het onderzoek inhoudt en er wordt gevraagd of de betreffende persoon mee wil doen aan een interview. Aangezien de beleidsmakers en belanghebbenden een drukke agenda hadden, vonden de interviews plaats op een locatie die hen het beste uitkwam. Indien een persoonlijk interview niet mogelijk was, zijn de vragen via de e-mail opgestuurd en beantwoord. De persoonlijke interviews zijn opgenomen en vervolgens getranscribeerd. Aan de hand van de codewoorden implementatie, ontwerp, effectiviteit, omgevingskenmerken, verkeersveiligheid, beweegredenen en belangengroepen werden de interviews geanalyseerd. Deze codes zijn deductief opgesteld. De tabel met de codewoorden is terug te vinden in bijlage 2.

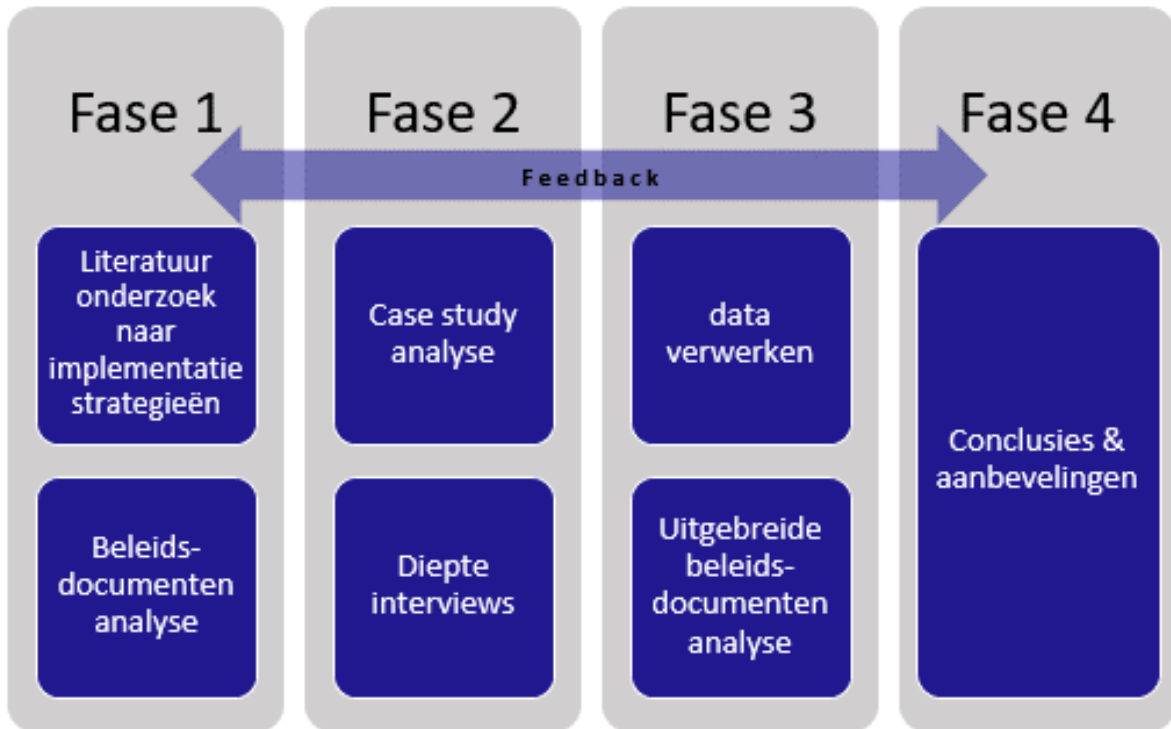
2.5 Observatie

De stationsgebieden in Amsterdam en Zwolle zijn geanalyseerd door de gebieden te observeren. Hiervoor is een checklist gemaakt die gebaseerd is op de theorie. Deze checklist is een hulpmiddel om de overeenkomsten en verschillen tussen de verschillende stationsgebieden overzichtelijk weer te geven. Door de checklist in te vullen, kon de data gemakkelijk verwerkt worden in het onderzoek. De toekomstige gedeelde ruimte bij station Leeuwarden is geanalyseerd door middel van ontwerptekeningen en impressies. De resultaten van de interviews zijn gekoppeld aan de geobserveerde ruimtelijke kenmerken van de stationsgebieden. Tijdens de observatie zijn foto's gemaakt die gebruikt zijn in het onderzoeksverslag.

2.6 Dataverwerking

De beleidsdocumentenanalyses zijn uitgewerkt in tabellen, zodat de data overzichtelijk blijft en gemakkelijk toegevoegd kon worden als bijlage. De interviews zijn volledig getranscribeerd en gecodeerd. De codering is deductief opgesteld. De beleidsdocumentenanalyse en de interviews hebben vooral informatie opgeleverd over de implementatie van Shared Space. De case study analyses hebben hoofdzakelijk informatie opgeleverd over het uiteindelijke ontwerp van de stationsgebieden. Door de implementatiestrategie te koppelen aan de kenmerken van het uiteindelijke ontwerp, is er een uitspraak gedaan over de effectiviteit van de Shared Space stationsgebieden. Het schema voor de data-analyse staat op de volgende pagina (figuur 1).

In dit onderzoek is gestreefd naar een zo hoog mogelijke kwaliteit van de data. Om die reden is ervoor gekozen om de interviews te transcriberen. Op deze manier blijft het onderzoek zo transparant mogelijk. Verder zijn er verschillende onderzoeksmethoden gecombineerd. Hierdoor is er op verschillende manieren zo veel mogelijk bevestigend bewijs verzameld. Ten slotte is de reproduceerbaarheid van het onderzoek belangrijk. Om die reden is de methodologie zo duidelijk mogelijk uiteengezet. De namen van de geïnterviewden en de titels van de geanalyseerde beleidsdocumenten zijn terug te vinden in de bijlagen (2&5).



Figuur 1 Schema voor de data-analyse, bron: eigen schema, 2016

Deel II

Theorie



3.Theoretisch kader

3.1 Shared Space

Het idee van het integreren van verkeer in de sociale ruimte kwam op in de jaren 60 en 70 in Nederland (Van den Boonen, 2002, in Hamilton-Baillie, 2008). Het doel was om de impact van het verkeer op de sociale ruimte te verminderen. Door alle weggebruikers in deze ‘gedeelde ruimte’ te betrekken, ontstaat er meer interactie tussen de weggebruikers. Hierdoor ontstaan er vanzelfsprekend meer conflicten dan op conventionele wegen (Karndacharuk et al., 2014). Deze conventionele wegen zijn gebaseerd op het principe van segregatie. Door het scheiden van vervoersstromen, neemt het waargenomen risico af. Het risico zelf blijft echter gelijk. Ekman & Hyden (1999) deden in Zweden onderzoek naar het risico van voetgangers die oversteken bij een zebraad. Uit dit onderzoek bleek dat voetgangers die oversteken bij een zebraad ongeveer 2,5 keer zoveel risico lopen dan voetgangers die oversteken bij een niet gemarkeerde oversteekplaats.

Een groter aantal conflicten hoeft niet te betekenen dat er ook meer ongelukken gebeuren. Het Shared Space principe is juist gebaseerd op risicoperceptie en de daaruit volgende risicocompensatie (Karndacharuk et al., 2014). Risicoperceptie is het waargenomen risico dat weggebruikers ertoe zet om beter op elkaar te letten. Wanneer de risicoperceptie van de weggebruikers verhoogd wordt, zullen zij compensatiegedrag vertonen. Door deze risicocompensatie wordt de verkeersveiligheid verhoogd en hoeft een conflict niet te resulteren in een ongeluk (Karndacharuk et al., 2014).

Kenmerken van Shared Space

Volgens Hamilton-Baillie (2008) is het Laweiplein in Drachten een goed voorbeeld van een Shared Space straatontwerp. In afbeelding 4 en 5 is te zien hoe de situatie voor en na de herinrichting was. Hamilton-Baillie (2008) stelt dat de nadruk van het ontwerp ligt op de vorming van een samenhangend openbaar plein. Verder zijn verkeersborden en wegmarkeringen verminderd, is het kleurenpalet van het asfalt consistent en zijn de stoepranden subtiel. Fietsers en voetgangers ‘onderhandelen’ beweging met het langzaam rijdend verkeer door middel van ongeschreven regels (Hamilton-Baillie, 2008). Deze laatste zin beschrijft goed hoe een Shared Space volgens Hamilton-Baillie (2008) moet functioneren.



Afbeelding 4 Laweiplein Drachten – voor,
bron: Hamilton-Baillie, 2008.

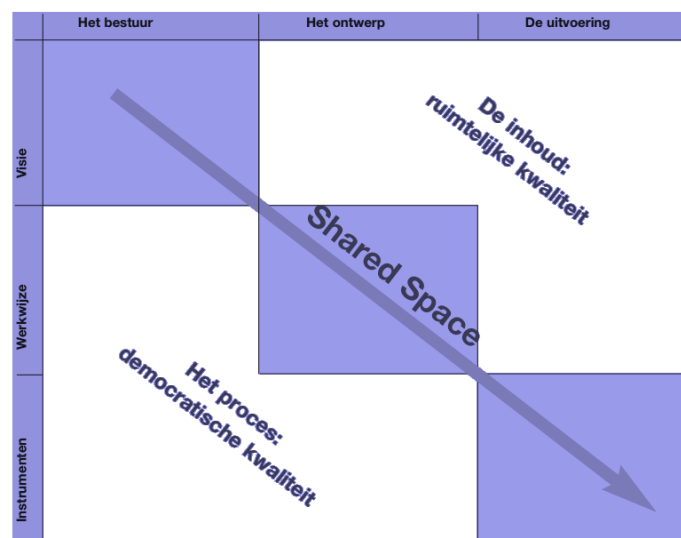


Afbeelding 5 Laweiplein Drachten – na,
bron: Hamilton-Baillie, 2008.

Hoewel het concept Shared Space al langer bestaat, zijn er nog geen vaste richtlijnen die beleidsmakers kunnen hanteren. Stedenbouwkundige Koolen (2009) geeft aan dat Shared Space in zijn meest pure vorm uitgaat van een aantal principes: Er is geen niveaoverschil tussen de verschillende verkeersdeelnemers, er zijn geen belijningen en borden aanwezig, er is geen aanduiding van een rijbaan aangegeven en de bestratingsmaterialen zijn eenduidig. Deze kenmerken komen overeen met de kenmerken die Hamilton-Baillie (2008) beschreef bij het Laweiplein. Koolen (2009) stelt dat er per project gekeken dient te worden óf en op welke manier Shared Space kan worden toegepast. Volgens Koolen (2009) zorgen aanliggende voorzieningen voor een eigen inbreng in het ontwerp. De aanwezigheid van een station zal dus invloed hebben op de inrichting van het Shared Space gebied. Daarnaast hebben verkeersintensiteiten, functie van de ruimte en de gebruikers invloed op het ontwerp (Koolen, 2009). Door de invloed van deze aspecten is de toepassing van Shared Space bij elk project anders.

Shared Space proces

Er is een theorie opgesteld over de manier waarop het Shared Space implementatieproces zou moeten verlopen. Dit is de negen-cellen theorie van Shared Space (Provincie Fryslân, 2005). In het model (figuur 2) is te zien dat het Shared Space proces begint in de linkerbovenhoek bij de bestuurlijke fase. Vervolgens wordt de ontwerpfase in gang gezet. Het proces sluit in de hoek rechts onderin af met de uitvoering van het ontwerp. Provincie Fryslân (2005) geeft aan dat afspraken en voornemens in het model zijn vastgelegd. Iedereen kan deze gebruiken als leidraad voor de uitvoering van het proces.



Figuur 2 Negen-cellen theorie van Shared Space, bron: Provincie Fryslân (2005).

Volgens de negen-cellen theorie is de democratische kwaliteit van groot belang in het proces. Met democratische kwaliteit wordt bedoeld dat er gedurende het proces sprake is van actieve betrokkenheid, medewerking en verantwoordelijkheid van alle belanghebbende partijen (Provincie Fryslân, 2005). Door het belang van de democratische kwaliteit past deze theorie bij de interaction-based implementatiestrategie. In het volgende hoofdstuk wordt deze strategie verder beschreven. De vraag blijft echter of het proces daadwerkelijk op deze manier wordt doorlopen en wat de gevolgen ervan zijn als dit wel of niet gebeurt.

3.2 Implementatiestrategieën

Om de relatie tussen implementatie strategieën en Shared Space te kunnen leggen, wordt er gebruik gemaakt van een theoretisch kader dat de factoren weergeeft die het succes of het falen van implementatie beïnvloeden. Volgens Bax et al. (2010) kan dit theoretische kader afgeleid worden van theorieën over beleidsimplementatie. Er zijn veel verschillende theorieën over beleidsimplementatie die verschillende uitkomsten en aanbevelingen opleveren (Bax et al., 2010). In dit onderzoek worden twee belangrijke perspectieven uit het artikel van Bax et al. (2010) gebruikt: evidence-based policy-making en interaction-based policy-making. Beiden komen voor in een multi-actor-netwerk, maar de intentie is verschillend (Bax et al., 2010).

Evidence-based implementatie

In het perspectief van evidence-based policy-making is implementeren een wetenschappelijke en intellectuele activiteit. Het heeft als doel om beleidsdoelen in programma's of maatregelen om te zetten die aantoonbaar werken, zodat deze in werking gezet kunnen worden bij uitvoerende organisaties. Problemen ontstaan bij het gedeeltelijk of volledig weglaten van implementatie van het bestaande beleid (Bax et al., 2010). Een andere valkuil van evidence-based implementatie is dat de overheid vaak de grootste investeerder is bij de projecten (Head, 2008). Op die manier kan de overheid resultaten beïnvloeden. Hierdoor is het van belang om kritisch te kijken naar de data waar beleid op gebaseerd is. Toegepast op Shared Space zou dit betekenen dat er uitsluitend wordt vastgehouden aan de kenmerken ervan die bewezen effectief zijn.

De Roo (2013) zet in zijn boek 'Abstracties van Planning' technisch rationele planning tegenover communicatief rationele planning. Bij technisch rationeel plannen is er sprake van een enkelvoudig en vaststaand doel. Deze benadering is om die reden geschikt voor het oplossen van eenvoudige vraagstukken, waarbij de macht hoofdzakelijk bij de overheid ligt. Dit komt gedeeltelijk overeen met de evidence-based aanpak van Bax et al. (2010). De Roo (2013) heeft het echter niet over de planning als wetenschappelijke en intellectuele activiteit. Het enkelvoudig vaststaande doel van Shared Space zou zijn om het concept met al haar kenmerken toe te passen in het stationsgebied. Bij technisch rationeel plannen is het doel belangrijker dan het proces. Het is echter de vraag of dit past bij de Shared Space gedachte.

Interaction-based implementatie

Het perspectief van interaction-based policy-making beschouwt implementatie als een proces tussen onderling afhankelijke actoren. Het grootste verschil met de evidence-based aanpak, is dat de aandacht is gevestigd op interactie en onderhandeling tussen verschillende belanghebbenden. Een inspiratiebron voor dit perspectief is de bottom-up aanpak van implementatie, ook wel de 'open' aanpak genoemd (Bax et al., 2010). Volgens DeLeon & DeLeon (2002) is implementatie veel nuttiger als belanghebbenden een deelnemende en democratische rol in het proces nemen. Een democratisch proces zou goed passen bij de verschillende toepassingsmogelijkheden van Shared Space. Bij de interaction-based benadering mislukt de implementatie als strenge doelstellingen en beleidsprogramma's de uitvoerende organisaties onvoldoende ruimte bieden om het beleid onder specifieke omstandigheden aan te passen (Bax et al., 2010). Verder kan een interaction-based implementatie mislukken als er onvoldoende middelen beschikbaar worden gesteld of als het beleid niet op dezelfde golflengte zit met de doelstellingen van andere uitvoerende organisaties, doelgroepen en stakeholders (Bax et al., 2010).

Interaction-based implementatie is te vergelijken met de communicatief rationele benadering van De Roo (2013). Deze benadering kan worden toegepast bij het oplossen van complexe vraagstukken. Een voorwaarde is dat de actoren min of meer gelijk zijn en wederzijdse belangen vertegenwoordigen (De Roo, 2013). De nadelen van communicatief rationeel plannen zijn dat er op bijeenkomsten vaak vooral tegenstanders op komen dagen, er wisselende bereidheid is voor participatie en er 'grijze' oplossingen ontstaan door compromissen. De 'grijze' oplossing zou in dit geval een ineffectieve Shared Space zijn.

3.3 Verkeersveiligheid en effectiviteit

Een belangrijke factor voor het meten van de effectiviteit van Shared Space is verkeersveiligheid. Zodra deze is verbeterd, kan geconcludeerd worden dat het ontwerp effectief is. In de interviews die gehouden worden voor dit onderzoek, zal aan de beleidsmedewerkers en belanghebbenden gevraagd worden wat zij verstaan onder de effectiviteit van een Shared Space. Wellicht dat zij hier een andere kijk op hebben. In het perspectief van verkeersveiligheid bestaan twee categorieën: subjectieve verkeersveiligheid en objectieve verkeersveiligheid.

Subjectieve verkeersveiligheid

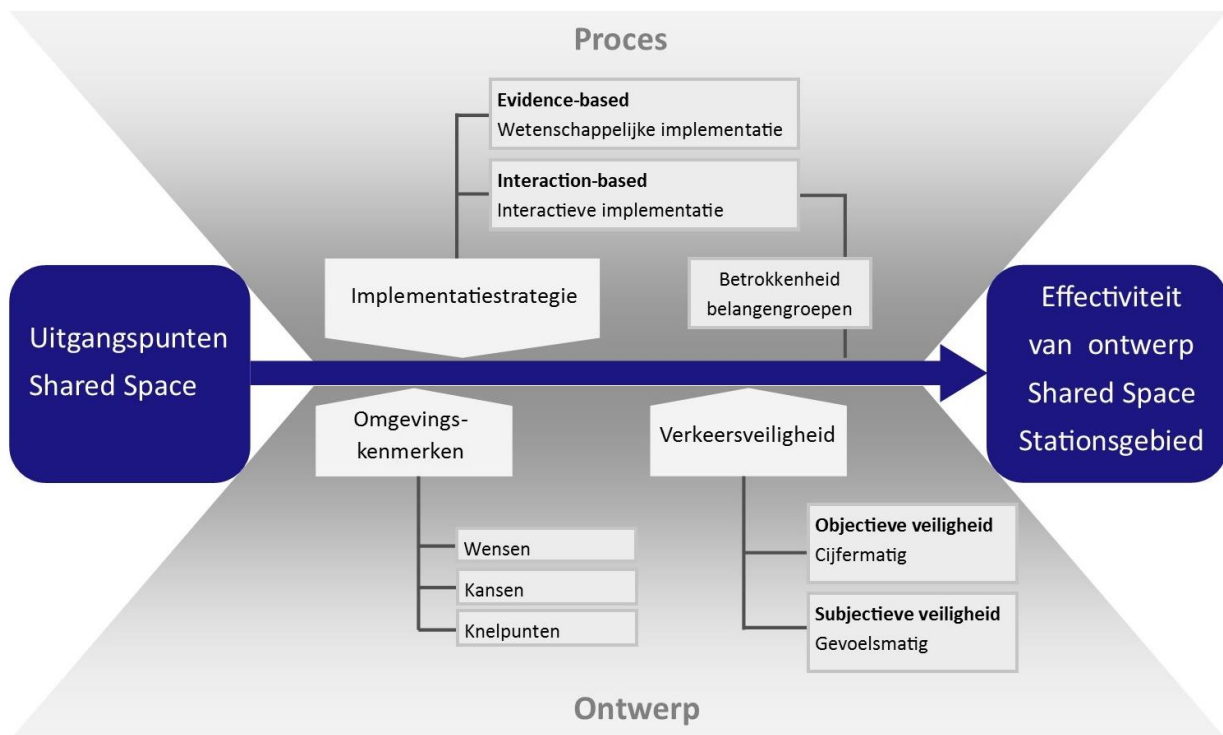
Subjectieve verkeersveiligheid verwijst naar persoonlijke gevoelens die mensen hebben over de verkeersveiligheid (SWOV,2012). Dit gevoel van verkeersveiligheid wordt bij Shared Space juist weggehaald, om alertheid te creëren. Door deze alertheid worden weggebruikers gestimuleerd om rekening te houden met elkaar, waardoor het aantal ongelukken zal verminderen (Hamilton-Baillie, 2008). Voor de meeste mensen zal een Shared Space niet voelen als een veilige ruimte. Doordat de ruimte gedeeld wordt met verschillende weggebruikers, zal er eerder een gevoel van subjectieve verkeersonveiligheid ontstaan. Hierdoor is de effectiviteit van Shared Space lastig te verklaren door de subjectieve verkeersveiligheid.

Objectieve verkeersveiligheid

Objectieve verkeersveiligheid is gebaseerd op het werkelijk aantal gebeurde verkeersongevallen (SWOV, 2012). Een onderzoek van Brenner (2006) in Zweden wijst uit dat het toepassen van Shared Space daadwerkelijk leidt tot meer veiligheid. Na de reconstructie van het centrale plein in Värnamo concludeerde Brenner (2006) dat de snelheid van automobilisten was afgenomen. Daarbij werd een samenhangende afname van het aantal ongevallen geconstateerd. Om een uitspraak te kunnen doen over de objectieve effectiviteit van Shared Space in stationsgebieden, zal het aantal ongevallen voor het invoeren van Shared Space vergeleken moeten worden met het aantal ongevallen na het invoeren van het concept. Hiervoor is een nauwkeurige ongevallenregistratie nodig. Een meting maken van het aantal ongevallen in de stationsgebieden was vanwege de korte duur van dit onderzoek niet mogelijk. Er is wel onderzocht of, en op welke manier, de gemeentes rekening hebben gehouden met de objectieve verkeersveiligheid van het Shared Space stationsgebied.

3.4 Conceptueel model

Op basis van het theoretisch kader is een conceptueel model gevormd (figuur 3). Het laat de verwachte invloed van de implementatiestrategie op het ruimtelijk ontwerp zien. Dit model gaat ervan uit dat de uitgangspunten van Shared Space die worden doorgevoerd resulteren in de effectiviteit van het Shared Space stationsgebied. De blauwe peil illustreert zowel het beleidsmatige proces als het ontwerpproces. Anders dan bij de negen cellen theorie (Provincie Fryslân, 2005), wordt de invloed van verschillende factoren weergegeven in het model. De volgende factoren hebben volgens dit model invloed op de effectiviteit en het ontwerp van een Shared Space stationsgebied: implementatiestrategie, betrokkenheid belangengroepen, omgevingskenmerken en verkeersveiligheid. De ontwikkelingen die leiden tot het uiteindelijke Shared Space ontwerp zijn onderverdeeld in twee categorieën, namelijk proces en ontwerp. De implementatiestrategie en de betrokkenheid van belangengroepen beïnvloeden de manier waarop het proces doorlopen wordt. Daarnaast wordt er in dit model niet ingegaan op de uitvoering, maar juist op het resultaat: de effectiviteit van het uiteindelijke ontwerp. De omgevingskenmerken van het stationsgebied en de verkeersveiligheid (zowel objectief als subjectief) hebben een directe invloed op het ruimtelijk ontwerp. Deze twee factoren vormen dan ook de ontwerpmatige kant.



Figuur 3 Conceptueel model voor het tot stand komen van een Shared Space stationsgebied, eigen model (2016).

Proces

In deze scriptie wordt de mogelijke invloed van twee verschillende implementatiestrategieën op het Shared Space ontwerp onderzocht. Deze twee strategieën vormen de procesmatige kant van het model. De evidence-based implementatie strategie is gebaseerd op wetenschappelijke informatie (Bax et al, 2010). Interaction-based implementatie is het vormen van beleid op basis van interactie tussen verschillende belanghebbenden. Het wel of niet betrekken van belangengroepen kan het beleidsmatige proces behoorlijk beïnvloeden. Vandaar dat deze factor direct verbonden is aan de blauwe pijl. Er wordt verwacht dat de manier van implementeren invloed heeft op de uitgangspunten die zijn terug te vinden in het ruimtelijke ontwerp van Shared Space in stationsgebieden. Welke implementatiestrategie het beste past bij deze specifieke Shared Space processen en welke invloed dit heeft, zal blijken uit de conclusie van dit onderzoek.

Ontwerp

De omgevingskenmerken zijn van belang bij het ontwerp, omdat in ieder gebied verschillende wensen, kansen en knelpunten gelden. De verkeersveiligheid beïnvloedt het ontwerp, omdat zowel de objectieve als de subjectieve verkeersveiligheid verbeterd moet worden. Vooral de subjectieve verkeersveiligheid kan het ruimtelijke ontwerp van een Shared Space beïnvloeden, omdat de ruimte veilig moet voelen voor alle weggebruikers. Een Shared Space kan een lastige situatie zijn voor bijvoorbeeld ouderen en slechtzienden. Dit komt doordat communiceren met andere weggebruikers voor hen lastig kan zijn. Hierdoor wordt er vaak voor gekozen om toch een zebrapad toe te voegen aan het ontwerp (Lutz & Foorthuis, 2011).

Deel III

Analyse



4. Analyse

4.1 Kenmerken van Shared Space

Naar aanleiding van een observatiechecklist en een bezoek aan de verschillende stationsgebieden zijn de kenmerken van Shared Space in deze gebieden geanalyseerd. De kenmerken worden in dit hoofdstuk per gebied beschreven. De beweegredenen die hierbij een rol hebben gespeeld, worden besproken in hoofdstuk 4.3.

Amsterdam

Het stationsgebied aan de IJzijde van Amsterdam Centraal station voldoet aan vrijwel alle eisen die Koolen (2009) stelt aan een Shared Space gebied (tabel 1). De enige eis waar het pontplein niet aan voldoet, is de afwezigheid van verkeersborden. Zoals in afbeelding 6 is te zien, zijn er aan de randen van het gebied verkeersborden geplaatst. Afbeelding 6&7 laten zien dat de ruimte gedeeld wordt door voetgangers, fietsers en bromfietzers. Voor de taxi's en de 'Kiss & Ride' is nog wel een rijbaan afgebakend. Dit is te zien in de linkeronderhoek van afbeelding 8. Hierdoor wordt het plein niet gedeeld met automobilisten. Op afbeelding 7 is duidelijk te zien dat het gaat om een ruimte met eenduidig bestratingsmateriaal, zonder belijningen en zonder niveauverschil. Door de ligging aan het station met verschillende voorzieningen zoals restaurants en winkels, is er veel activiteit aan de IJzijde van Amsterdam Centraal. Grote stromen voetgangers kruisen het gebied om van de pontjes (bovenin afbeelding 8) naar het station te komen. Al met al is dit stationsgebied een goed voorbeeld van een gedeelde ruimte.



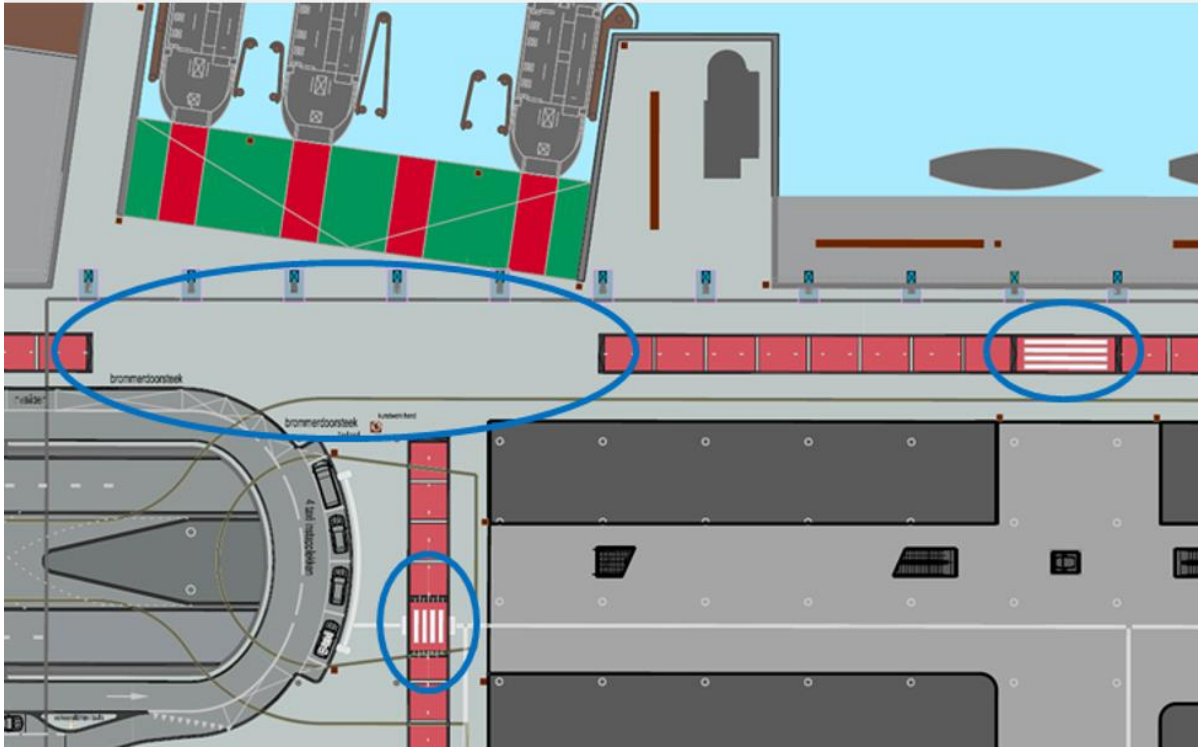
Afbeelding 6 Verkeersbord aan de rand van het Shared Space stationsgebied in Amsterdam, bron: eigen foto, 2016



Afbeelding 7 Verschillende weggebruikers in Amsterdam bron: eigen foto, 2016

Kenmerken van Shared Space	Ontwerp
De openbare ruimte wordt gedeeld door verschillende gebruikers	✓
De gebruikers nemen actief deel aan het verkeer	✓
Geen niveauverschil tussen de verschillende verkeersdeelnemers	✓
Geen belijningen	✓
Geen verkeersborden	
Geen aanduidingen van een rijbaan	✓
Bestratingsmaterialen zijn eenduidig	✓

Tabel 1 Checklist kenmerken van Shared Space station Amsterdam Centraal. Op basis van Koolen (2009)



Afbeelding 8 Ontwerptekening IJzijde station Amsterdam Centraal, bron: Gemeente Amsterdam, 2016



Afbeelding 9 Kaart zuidzijde station Zwolle, bron: www.zwolle.nl, 2016

Zwolle

Tabel 2 geeft weer welke kenmerken van Shared Space zijn terug te vinden aan de zuidzijde van station Zwolle. Zoals aangegeven in de tabel, is er wel een niveauverschil en een aanduiding van een rijbaan. Hierdoor is de Hanzelaan (afbeelding 10) duidelijk de rijbaan.

Het bestratingsmateriaal van de Hanzelaan is eenduidig met die van het Lübeckplein (afbeelding 11). Dit zorgt ervoor dat het gebied met elkaar in verbinding staat. Deze verbinding wordt verbroken door het gebouw van ProRail. Dit gebouw is te zien aan de rechter kant van zowel afbeelding 10 als 12. Door dit gebouw worden het Lübeckplein en het stationsgebied van elkaar gescheiden. Dit staat het delen van de ruimte in de weg. Verder vallen de bollen langs de rand van het stationsplein op (afbeelding 12). Deze bollen zorgen ervoor dat de auto's het plein niet kunnen betreden. Afbeelding 9 laat de ligging van het gebied zien. Het rode gebied is het stationsplein, het 'Shared Space' gedeelte van de Hanzelaan is aangegeven met oranje en het Lübeckplein is geel gekleurd.

Hoewel de zuidzijde van station Zwolle door sommigen als een Shared Space wordt gezien (SAB adviesgroep, 2011), spreken de bovengenoemde kenmerken het concept tegen. Dit geeft weer hoe er vanuit verschillende perspectieven naar het verkeersconcept gekeken kan worden.



Afbeelding 10 Hanzelaan, Zwolle, bron: eigen foto, 2016



Afbeelding 11 Zicht op Lübeckplein, Zwolle, bron: eigen foto, 2016



Afbeelding 12 Overgang stationsplein Hanzelaan, Zwolle, bron: eigen foto, 2016

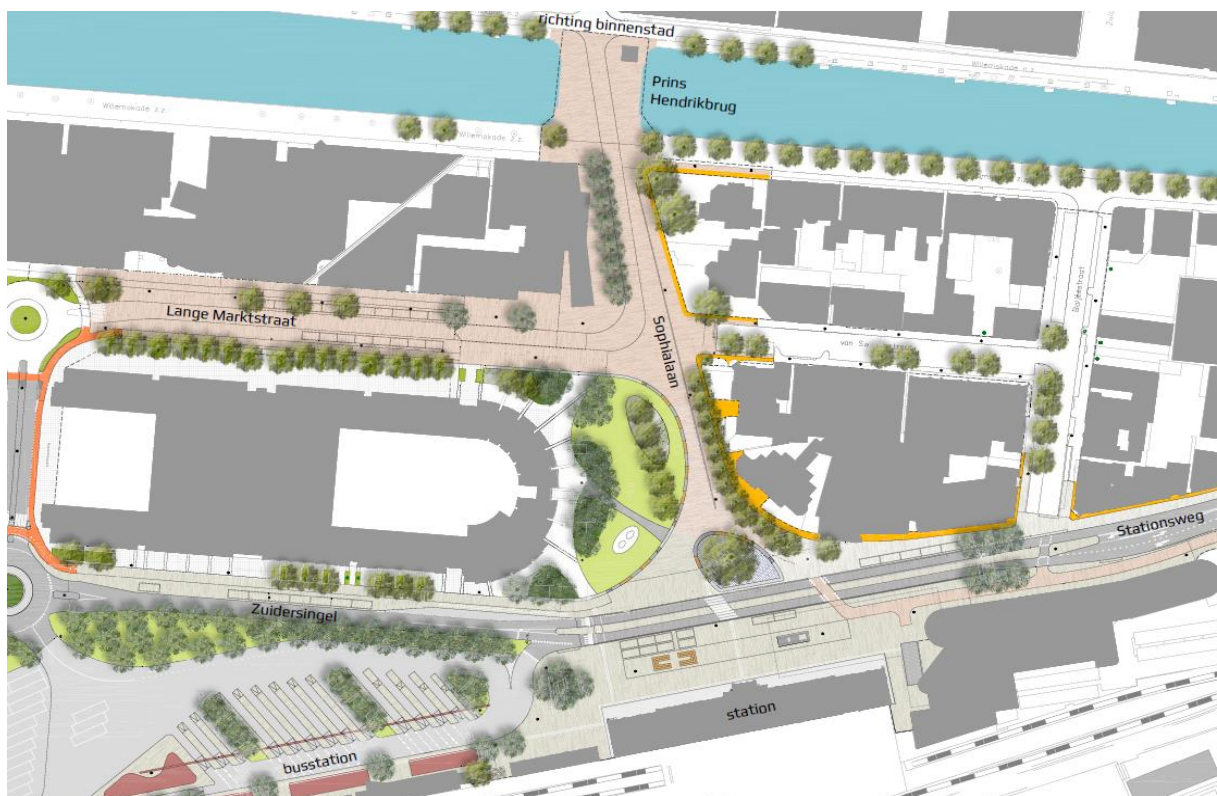
Kenmerken van Shared Space	Ontwerp
De openbare ruimte wordt gedeeld door verschillende gebruikers	✓
De gebruikers nemen actief deel aan het verkeer	✓
Geen niveauverschil tussen de verschillende verkeersdeelnemers	
Geen belijningen	✓
Geen verkeersborden	✓
Geen aanduidingen van een rijbaan	
Bestratingsmaterialen zijn eenduidig	✓

Tabel 2 Checklist kenmerken van Shared Space station Zwolle. Op basis van Koolen (2009)

Leeuwarden

De komende jaren ondergaat het stationsgebied in Leeuwarden een metamorfose (Leeuwarden Vrij-baan, 2016). De inrichtingsplannen van dit gebied zijn te vinden op de website van Vrij-baan. Aan de hand van deze inrichtingsplannen is het gebied bij station Leeuwarden geanalyseerd.

Afbeelding 13 is het ontwerp van het nieuwe stationsgebied. Uit deze ontwerp-tekening is de Shared Space inrichting nog niet helemaal op te maken. Om die reden zijn er impressies van het gebied toegevoegd (afbeelding 14 & 15). Wat goed te zien is in afbeelding 13, is dat de Sophialaan loodrecht op het station staat. Dit vormt een directe verbinding van het station naar het centrum van Leeuwarden voor voetgangers en fietsers. In de nieuwe situatie mogen automobilisten de Sophialaan niet betreden. De auto's rijden nog wel over de stationsweg. Het bestratingsmateriaal wordt hier eenduidig (afbeelding 14 & 15). Dit past in de Shared Space gedachte. Zoals direct opvalt in afbeelding 9, zijn er zebra's toegevoegd aan het ontwerp. Wederom wordt de ruimte hoofdzakelijk gedeeld door voetgangers en fietsers. Tot slot zijn er verkeersborden terug te vinden in de impressies (afbeelding 14 & 15).



Afbeelding 13 Ontwerp stationsgebied Leeuwarden. Bron: Vrij-baan.nl



Afbeelding 14 Impressie Leeuwarden, bron: Vrij-baan.nl



Afbeelding 15 Impressie Leeuwarden, bron: Vrij-baan.nl

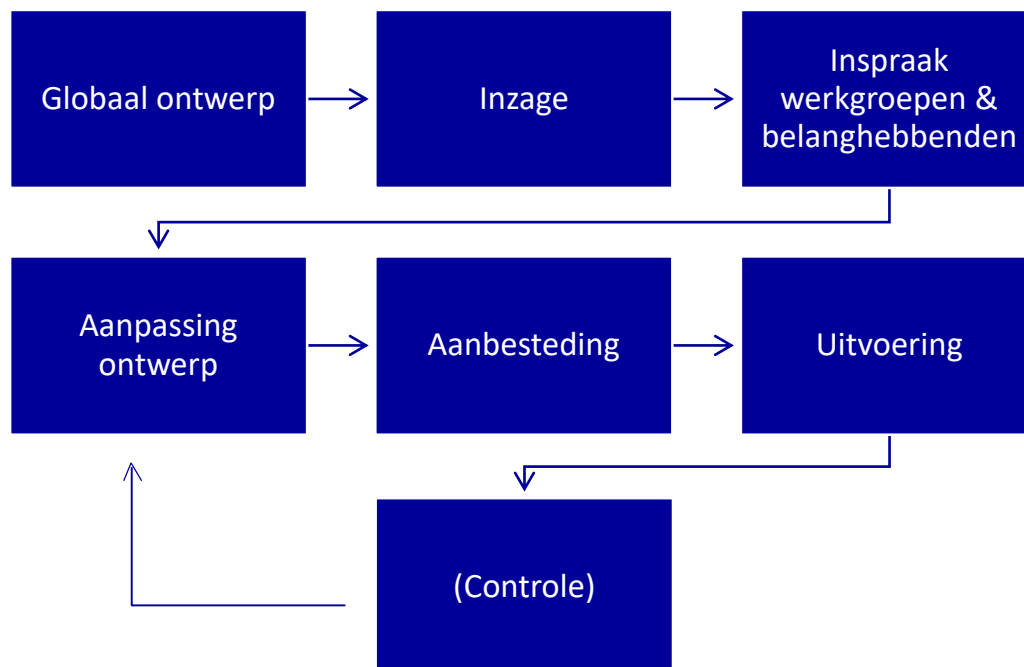
4.2 Implementatiestrategie

Provincie, gemeente, ProRail en NS werden in alle interviews (2016) genoemd als belanghebbende partijen. Hoedjes (interview, 2016), woordvoerder ruimte en economie bij de gemeente Amsterdam, vertelde dat cliëntenbelang Amsterdam en de fietsersbond ook betrokken waren bij het project aan de IJzijde van Amsterdam Centraal station. Deze betrokkenheid van belangengroepen wijst op een interaction-based implementatiestrategie.

In Amsterdam twijfelden de ontwerpers en de beleidsadviseurs over de effectiviteit van Shared Space. Door bewijs aan te leveren van onderzoeken die gedaan zijn op dit gebied, werden deze mensen overgehaald (Fledderus, 2016). Dit getuigt enigszins van een evidence-based strategie. Er zijn echter geen aanwijzingen van een top-down structuur in de Shared Space processen. De provincies of de gemeentes hebben Shared Space in geen van de onderzochte gevallen als eis. Mourits van de fietsersbond (interview, 2016) vertelde bijvoorbeeld dat het provinciaal beleid in Friesland gericht is op Shared Space. Daarbij gaf hij aan dat het provinciaal beleid niet de wet is. Het is slechts een kader voor gemeentes.

Tijdens de interviews (2016) gaven zowel Hoedjes als Veenstra van het Kenniscentrum Shared Space aan dat het Shared Space proces altijd maatwerk is. Volgens Hoedjes (interview, 2016) is Shared Space geen doel op zich, maar een ontwerp keuze. Hierdoor past een technisch rationele aanpak (De Roo, 2013) niet bij het verkeersconcept.

Van den Enden (interview, 2017) van de provincie Fryslân had het over Shared Space als proces. Aan de hand van de interviews (2016 & 2017) zijn de stappen van het Shared Space proces schematisch weergegeven (figuur 4). De stappen die worden doorlopen passen bij de negen cellen theorie van Shared Space (Provincie Fryslân, 2005).



Figuur 4 procesverloop Shared Space in stationsgebieden, bron: eigen figuur, 2017

In Amsterdam en Leeuwarden maakte de gemeente in samenwerking met ProRail, NS en de provincie een globaal ontwerp van het stationsgebied. Dit globale ontwerp werd ter inzage gelegd. Vervolgens werden er werkgroepen opgezet en bijeenkomsten gepland, zodat belanghebbenden hun mening over de plannen konden geven. In zowel Amsterdam als Leeuwarden werd het oorspronkelijke ontwerp aangepast. De volgende stap in het proces is de aanbesteding. De aannemer die het project gegund wordt, voert hierna het project uit. De laatste stap in het proces is de controle van het uiteindelijke Shared Space ontwerp. Gemeente Leeuwarden gaat waarschijnlijk geen controle uitvoeren (Van den Enden, 2016). Gemeente Amsterdam voerde een controle uit door middel van een monitoringsonderzoek (2016). Hierbij werd aangegeven dat de gedeelde ruimte aangepast zou worden als de resultaten van het onderzoek hier aanleiding voor gaven. Dit was echter niet het geval. De stappen inzage, inspraak en aanpassing zijn kenmerkend voor een interactief proces en zorgen voor democratische kwaliteit.

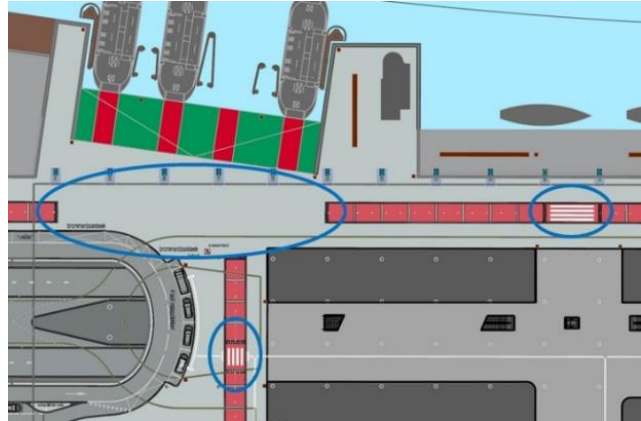
Uit de beleidsdocumentenanalyse kwam weinig bewijs voor een interaction-based implementatie strategie. In veel van de geanalyseerde documenten werden wel belanghebbende partijen genoemd. Er stond echter niets in de stukken over de rol die deze partijen zouden spelen in het proces. De titels van de geanalyseerde beleidsstukken en de tabellen met resultaten zijn toegevoegd als bijlage 5. Uit de analyse kon worden opgemaakt dat het bij Shared Space niet gaat om evidence-based implementatie om de volgende redenen:

- In geen van de documenten zijn programma's of maatregelen opgesteld voor het implementeren van Shared Space in de stationsgebieden.
- Het begrip Shared Space wordt vaak niet genoemd in het beleid, of de beschrijving is beknopt. Dit geeft aan dat het concept niet wetenschappelijk wordt onderbouwd.

4.3 Beweegredenen

Uit de ruimtelijke analyse van de stationsgebieden blijkt dat in elk van de onderzochte gebieden wel iets te vinden is dat niet past binnen het Shared Space concept. Dit hoofdstuk beantwoordt de derde deelvraag. Daarbij zal worden ingegaan op de beweegredenen die een rol spelen bij het wel of niet opnemen van bepaalde kenmerken in het ontwerp.

Een reden voor het maken van aanpassingen in het ontwerp die vaak genoemd werd in de interviews (2016&2017) was het rekening houden met kwetsbare verkeersdeelnemers. In afbeelding 16 is te zien dat er voor de gedeelde ruimte in Amsterdam zebrapaden geplaatst zijn. Hoedjes (interview, 2016) vertelde dat dit een alternatieve route is voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Deze alternatieve oversteek is gerealiseerd omdat cliëntenbelang Amsterdam haar zorgen uitsprak over de positie van de kwetsbare weggebruikers Hoedjes, 2016). Ook Van den Enden (interview, 2017) gaf aan dat het ontwerp in Leeuwarden is aangepast



Afbeelding 16 Ontwerptekening IJzijde Amsterdam, bron: Gemeente Amsterdam, 2016

na inspraak van de werkgroep met blinden en slechtzienden. De geleiden lijnen liepen in het oorspronkelijke ontwerp helemaal door tot aan de achterkant van het gebied. De werkgroep gaf aan dat dit niet nodig was, omdat er een plantsoen door het gebied loopt. Het plantsoen kan namelijk gebruikt worden als geleiding.

Veenstra van Veilig Verkeer Nederland (interview, 2016) stelt dat de snelheid van het verkeer al afgenomen moet zijn voordat de Shared Space bereikt wordt. Aan de IJzijde van het station in Amsterdam is om die reden een maximumsnelheid van 15 kilometer per uur ingevoerd (Hoedjes, 2016). Ook geeft Hoedjes aan dat de bebording achteraf nog is aangepast om de situatie te verduidelijken. Het creëren van duidelijkheid voor de gebruiker is tevens een reden om het ontwerp aan te passen.

Aangezien Shared Space in Amsterdam een nieuw verkeersconcept was, is ervoor gekozen om de werking van de gedeelde ruimte gedurende de eerste drie maanden na opening te monitoren (Gemeente Amsterdam, 2016). Dit geeft aan dat zowel de gebruikers als de initiatiefnemers nog moeten wennen aan het verkeersconcept. De resultaten van een monitoringsonderzoek kunnen een reden zijn om interventies te plegen in het ontwerp. In Amsterdam was dit niet aan de orde (V&OR, 2016).

Mourits (Interview, 2016) gaf aan dat het toepassen van Shared Space voor de fietsersbond niet wenselijk is. Volgens Mourits (2016) heeft de fietsersbond een vrij fietspad en een vrije fietsoversteek altijd bevochten. Door het toepassen van Shared Space zouden deze fietsvoorzieningen opgeofferd worden. Zo heeft de fietsersbond in Amsterdam gepleit voor het omleiden van scooters en voor een breder fietspad (Kloosterboer, 2015).

Na het interview met De Bie, verkeersadviseur bij gemeente Zwolle, (2016) bleek dat Shared Space niet als uitgangspunt is genomen bij het ontwerp van het stationsgebied. Daarnaast is de inrichting van het gebied aan de zuidzijde van station Zwolle tijdelijk. Er liggen al plannen voor een nieuw stationsplein waar een 'stadsstraat' aan grenst (De Bie, 2016). Grenzend aan deze stadsstraat komen functies zoals de Kiss & Ride, taxi's en bushaltes. De Bie (2016) vertelde wel dat de eenduidige rode kleur van de bestrating was bedoeld om alertheid te creëren. Dit past bij de Shared Space gedachte.

4.4 Effectiviteit

Uit de interviews kwam naar voren dat er op verschillende manieren gekeken kan worden naar de effectiviteit van Shared Space in stationsgebieden. Hoedjes (interview, 2016) gaf aan dat de effectiviteit van de gedeelde ruimte bij Amsterdam Centraal zal blijken uit het monitoringsonderzoek. Dit is een goed voorbeeld van effectiviteit in het perspectief van objectieve verkeersveiligheid. De conclusie van de monitoring was positief en gaf geen aanleiding voor het plegen van interventies in het gebied (V&OR, Team onderzoek en Kennis, 2016). Volgens Veenstra en Van den Enden (interviews, 2016 & 2017) zal er bij het stationsgebied in Leeuwarden geen meting gedaan worden. Veenstra (Interview, 2016) gaf aan dat dit soort metingen lastig zijn, doordat de ongevallen registratie in Nederland onvolledig is. Dit staat zelfs vermeld op de website van het SWOV (2016). De Verkeersongevallenregistratie (BRON, Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland) wordt door de politie bijgehouden. Dit bestand is voor dodelijke ongevallen voor ongeveer 90% compleet. Voor lichtere ongevallen is dit slechts 20-30% (SWOV, 2016).

Over de subjectieve veiligheid zeiden alle geïnterviewden (2016 & 2017) dat deze juist afneemt. Dit komt overeen met de theorie over risicoperceptie en risicocompensatie. Doordat het gevoel van veiligheid afneemt, wordt de alertheid verhoogd.

Veenstra van het Kenniscentrum Shared Space heeft een andere kijk op de effectiviteit. Volgens hem is de tevredenheid van de gebruikers en belanghebbenden belangrijk. Ook Van den Enden (interview, 2017) van de provincie Fryslân sprak over deze tevredenheid. Tevredenheid over het uiteindelijke ontwerp wordt gecreëerd door mensen te betrekken bij het proces. Wanneer nodig, kan het ontwerp aangepast worden. (Veenstra, 2016).

Deel IV

Conclusies en aanbevelingen



5. Conclusies

Stationsgebieden lenen zich goed voor het verkeersconcept Shared Space. Dit komt door de samenkomst van vervoersstromen, maar ook door de verblijfsfunctie. De verblijfsfunctie in de buurt van een station ontstaat door de aanwezigheid van faciliteiten zoals eetgelegenheden en winkels (Veenstra, 2016). Wat kenmerkend is aan stationsgebieden, is dat er vaak geen woningen aan grenzen. Dit zorgt voor minder kritiek op het ontwerp (Van den Enden, 2017).

De manier van implementeren die gebruikt wordt in de onderzochte stationsgebieden is interaction-based implementatie. Doordat verschillende belangengroepen bij het proces betrokken worden, hebben zij inspraak op het uiteindelijke ontwerp. In de onderzochte gebieden zijn de belangrijkste betrokkenen provincie, gemeente, ProRail en NS. Andere betrokken partijen zijn de fietsersbond, Kenniscentrum Shared Space, cliëntenbelang Amsterdam en werkgroepen voor mindervaliden en slechtzienden. De invloed van de implementatiestrategie op het uiteindelijke ontwerp is door de betrokkenheid van de belangengroepen duidelijk terug te zien. De beweegredenen hiervoor zijn goed onderbouwd. Een voorbeeld hiervan is een alternatieve oversteek voor kwetsbare weggebruikers (Hoedjes, 2016). Deze alternatieve oversteek is gerealiseerd omdat cliëntenbelang Amsterdam haar zorgen uitsprak over de positie van de kwetsbare weggebruikers. Een belangrijke vraag die in dit onderzoek gesteld werd, was of de effectiviteit van Shared Space hierdoor af zou nemen. Zo lang de interventies aan de rand van de gedeelde ruimte liggen, blijft de essentie van de gedeelde ruimte hetzelfde. In Amsterdam was dit het geval. Hier bleek na de monitoring dat het aantal conflicten was verminderd (Hoedjes, 2016).

Op de impressies van het stationsgebied in Leeuwarden was te zien dat de zebrapaden midden in het gebied liggen. Aangezien het project nog gerealiseerd moet worden, kan er geen uitspraak gedaan worden over de invloed hiervan op de effectiviteit van het ontwerp. Wel kan er gezegd worden dat de zebra's afdoen aan het Shared Space concept. Met een evidence-based implementatie strategie waren deze waarschijnlijk niet aan het ontwerp toegevoegd. Toch is deze strategie niet wenselijk bij Shared Space. Dit heeft te maken met het procesmatige karakter van het verkeersconcept. Uit de interviews kwam naar voren dat de betrokkenen tevreden zijn met de manier waarop het Shared Space proces verloopt. Er vindt veel overleg plaats tijdens het proces en er wordt geluisterd naar kritiek van belanghebbenden. Door deze communicatief rationele aanpak kan een 'grijze' oplossing ontstaan (De Roo, 2013). De zebrapaden in Leeuwarden zijn hier een goed voorbeeld van. Dit is echter een prijs die de beleidsmakers bereid zijn te betalen. Door de kritiek te verwerken in het ontwerp, is de tevredenheid van de belanghebbenden het hoogst. De mate van tevredenheid is een andere manier van kijken naar de effectiviteit van Shared Space. De implementatiestrategie is dus bepalend voor de definitie van effectiviteit.

Doordat de focus bij Shared Space op het proces en de tevredenheid ligt, lijkt het meten van de objectieve effectiviteit van Shared Space minder van belang. Dit zou echter ook te maken kunnen hebben met de onvolledige ongevallen registratie in Nederland (SWOV, 2016). De gemeente Amsterdam koos ervoor om zelf een monitoringsonderzoek te starten. De resultaten van de monitoring waren positief. Na het invoeren van de gedeelde ruimte aan de IJzijde van het station is het aantal conflicten verminderd. De interactieve aanpak lijkt om die reden in Amsterdam geen negatieve invloed te hebben op de objectieve effectiviteit van Shared Space. Dit onderzoek heeft hier echter nog te weinig bewijs voor opgeleverd. Daarvoor is een vervolgonderzoek nodig waarbij de objectieve effectiviteit van een gedeelde ruimte met aanpassingen wordt vergeleken met de objectieve effectiviteit van een gedeelde ruimte zonder aanpassingen.

6. Aanbevelingen

De interactieve manier van implementeren past niet alleen goed bij Shared Space, het is zelfs een onderdeel van het Shared Space proces. Het is daardoor niet nodig om de implementatiestrategie van Shared Space aan te passen. Uit de interviews kwam echter wel naar voren dat iedere gemeente zijn eigen invulling geeft aan het concept. Dit hoeft geen probleem te zijn, omdat iedere locatie vraagt om een ander ontwerp. Toch is het aan te raden om te investeren in een organisatie als het Kenniscentrum Shared Space. Een kenniscentrum kan ingezet worden om ervaringen te delen en advies te geven in heel Nederland. Zowel over het proces als over het ontwerp van Shared Space. Op deze manier kan het proces sneller en eenvoudiger doorlopen worden. Dit geldt niet alleen voor stationsgebieden, maar voor alle gebieden in Nederland waar een gedeelde ruimte een oplossing kan zijn.

Voor zowel de verkeersveiligheid als voor het vertrouwen van de gebruikers in Shared Space is het belangrijk dat de ongevallen goed geregistreerd worden. Uit de interviews kwam naar voren dat deze metingen vaak niet compleet zijn. Ook SWOV (2016) geeft aan dat de verkeersongevallenregistratie in Nederland niet compleet is. Hierdoor kan de objectieve verkeersveiligheid simpelweg niet gemeten worden. Het is aan te raden om de registratie van ongevallen te verbeteren, zodat de objectieve veiligheid nauwkeurig gemeten kan worden. Op deze manier kan de effectiviteit van Shared Space bewezen worden. Wanneer de resultaten van de ongevallen metingen positief zijn, kan het draagvlak van Shared Space groter worden.

7. Reflectie

In deze paragraaf wordt het onderzoek afgerond met een kritische reflectie. Het theoretisch kader bood voldoende handvatten om het onderzoek uit te voeren. Vooral de theorie over de implementatie en het Shared Space proces kwam goed naar voren tijdens de interviews. Het literatuuronderzoek naar de implementatie strategieën had echter wel uitgebreider gekund. Een tekortkoming aan de theorie is de lijst met kenmerken van Shared Space. Aangezien er geen vaste richtlijnen zijn met betrekking tot de kenmerken van het concept, valt hierover te discussiëren.

De gebruikte onderzoeksmethoden waren voldoende om de probleemstellingen en de deelvragen te beantwoorden. Voor een betere conclusie zijn meer interviews wenselijk. Het bereiken van de onderzoeksdoelgroep via de mail leverde niet de gewenste respons op. Door telefonisch contact op te nemen, werden de afspraken veel sneller gemaakt. Vervolgens was het verkrijgen van de benodigde informatie uit de interviews een uitdaging. Op de juiste manier doorvragen is hierbij van belang.

Een verrassend resultaat van het onderzoek was de andere manier van kijken naar de effectiviteit van Shared Space. Aangezien de interactie gerichte implementatie te verwachten was bij het Shared Space proces, leverde dit geen bijzondere aanbeveling op. Wel kwam het belang van een kenniscentrum naar voren. De incomplete ongevallen registratie in Nederland is ook een belangrijk aandachtspunt.

Verwijzingen

- Bax, C., de Jong, M., & Koppenjan, J. (2010). Implementing evidence-based policy in a network setting: road safety policy in The Netherlands. *Public administration*, 88(3), 871-884.
- Brenner, A. (2006). Shared Space as a concept for planning of the public space in Sweden. Lund: Lund Institute of Technology, Department of Technology and Society.
- Clifford, N., & Valentine, G. (2010). *Key methods in geography* (2e ed.). London: SAGE.
- CROW. (2016). *Shared Space en gedrag in stationsgebieden*. Opgeroepen op oktober 3, 2016, van <http://www.crow.nl/mobiliteit-en-gedrag/weblog/maart-2016/shared-space-en-gedrag-in-stationsgebieden>
- De Bruijn, H., & ten Heuvelhof, E. (2002). Policy analysis and decision making in a network: how to improve the quality of analysis and the impact on decision making. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 20(4), 232-242.
- De Roo, G. (2013). *Abstracties van planning*. Groningen: In Planning.
- 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.
- Doumen, M., Schoon, C., & Aarts, L. (2010). *Integraal beleid voor verkeersveiligheid: wat houdt dat eigenlijk in?* Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).
- Ekman, L., & Hydén, C. (1999). *Pedestrian Safety in Sweden*. McLean, VA: Federal Highway Administration.
- Gemeente Amsterdam. (2013). *Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar, MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
- Gemeente Amsterdam. (2013). *Reactienota De Bereikbare Binnenstad*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Centrum.
- Gemeente Amsterdam. (2015). *Stationseiland*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
- Gemeente Amsterdam, Verkeer en Openbare Ruimte. (2016). *Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2012-2016*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam, Verkeer en Openbare Ruimte.
- Gemeente Leeuwarden. (2014). *Stationsgebied Leeuwarden: Achtergronden en toelichting inrichtingsplannen*. Leeuwarden: Gemeente Leeuwarden.
- Gemeente Leeuwarden. (2016). *Ruimtelijke onderbouwing voor aanpassing Stationsgebied*. Leeuwarden: Gemeente Leeuwarden.
- Gemeente Zwolle. (2013). *Actieprogramma Mobiliteit 2014-2017 "De reiziger centraal"*. Zwolle: Gemeente Zwolle.
- Gemeente Zwolle. (2014). *Integraal Plan van Aanpak Spoorzone Zwolle 2014-2017*. Zwolle: Gemeente Zwolle.
- Goudappel Coffeng. (2016). *GVVP Leeuwarden*. Leeuwarden: Gemeente Leeuwarden.
- Hamilton-Baillie, B. (2008). Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic. *Built Environment*, 34(2), 161-181.

- Head, B. W. (2008). Three Lenses of Evidence-Based Policy. *The Australian Journal of Public Administration*, 67(1), 1-11.
- 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.
- Kloosterboer, D. (2015, oktober). Shared Space achter CS. *Op Eigen Kracht, blad van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond*, p. 11.
- Koolen, P. (2009). Shared Space: je kunt er alle kanten mee op. *Stedelijk interieur*, 09(4), 44-45.
- Koontz, T. M., & Newig, J. (2014). From Planning to Implementation: Top-Down and Bottom-Up Approaches for Collaborative Watershed Management. *The Policy Studies Journal*, 42(3), 416-442.
- Leeuwarden Vrijbaan. (2016). *Stationsgebied*. Opgeroepen op 01 06, 2017, van <http://www.vrijbaan.nl/project/stationsgebied-2/>
- Lutz, S., & Foorthuis, W. (2011). *Shared Space*. Leeuwarden: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- Projectteam Gemeente Leeuwarden. (2011). *De complete stad bereikbaar, GVVP 2011/2025*. Leeuwarden: Gemeente Leeuwarden.
- Provincie Fryslân. (2005). *Shared Space: ruimte voor iedereen*. Leeuwarden: Provincie Fryslân.
- SAB adviesgroep. (2011). *Shared Space in Zwolle*. Opgeroepen op December 5, 2016, van http://www.ruimtevoor.nl/sharedspace/voorbeelden_shared_space/nederland_shared_space/Zwolle/index.html
- SWOV. (2012, februari). *Factsheet Subjectieve verkeersveiligheid*. Opgehaald van swov.nl: https://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Subjectieve_verkeersonveiligheid.pdf
- SWOV. (2016). *Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland, BRON*. Opgeroepen op 12 16, 2016, van <http://www.swov.nl/nl/Research/cijfers/Toelichting-gegevensbronnen/BRON.html>
- V&OR, team Onderzoek en Kennis. (2016). *Monitoringsonderzoek Gedeelde Ruimte CS*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
- Vos, A. (2013). *Stad en spoor verbonden: Wat staat er voor morgen op de agenda?* Zwolle: Gemeente Zwolle.

Bijlagen



1. Begrippenlijst

Evidence-based policy making = Implementatie als wetenschappelijk proces, gebaseerd op wetenschappelijke bronnen

Implementatiestrategie = strategie bij het doorvoeren van een verandering

Interaction-based policy making = Implementatie als interactief proces, waarbij verschillende belangengroepen een rol spelen

Objectieve verkeersveiligheid = Het werkelijk aantal gebeurde verkeersongevallen

Risicoperceptie = Beleving van risico

Risicocompensatie = Een aanpassing van het gedrag in reactie op de risicoperceptie

Shared Space = Verkeersconcept gericht op de openbare ruimte, waarin de interactie tussen weggebruikers centraal staat

Subjectieve verkeersveiligheid = Persoonlijke gevoelens die mensen hebben over de verkeersonveiligheid

2. Interviews

De volgende beleidsmedewerkers en belanghebbenden zijn geïnterviewd (op alfabetische volgorde):

1. Arie de Bie – Adviseur Verkeer Gemeente Zwolle
2. Arno van den Enden – Ass. Projectmanager afdeling complexe infra Provincie Fryslân
3. Henk Veenstra – VVN & Kenniscentrum Shared Space NHL
4. Kees Mourits – Fietsersbond
5. Margreet Hoedjes – Woordvoerder Ruimte en Economie Gemeente Amsterdam
Verwees naar een interview met Katinka Fledderus – Verkeerskundige Ingenieursbureau

De interviews zijn getranscribeerd en gecodeerd. Op basis van de theorie en het conceptueel model zijn hierbij de volgende codes gebruikt: **Implementatie**, **Ontwerp**, **Effectiviteit**, **Omgevingskenmerken**, **Verkeersveiligheid**, **bewegredenen** & **belangengroepen**. Hieronder is een tabel te zien welke codewoorden ter sprake kwamen tijdens de semigestructureerde interviews. Op pagina 34 en 35 zijn de vragenlijsten te zien die gebruikt zijn tijdens de interviews. De gecodeerde transcripten zijn vanwege de grootte van de bestanden niet als bijlage toegevoegd. Deze zijn op te vragen via a.j.van.der.weg@student.rug.nl.

	Interview 1	Interview 2	Interview 3	Interview 4	Interview 5	Totaal
Implementatie	✓	✓	✓	✓	✓	5
Ontwerp	✓	✓		✓	✓	4
Effectiviteit	✓	✓	✓		✓	4
Omgevingskenmerken	✓	✓	✓		✓	4
Verkeersveiligheid		✓	✓	✓	✓	4
Bewegredenen		✓	✓	✓	✓	4
Belangengroepen	✓	✓	✓	✓	✓	5

3. Interview beleidsmedewerkers

Onderwerp

Voor mijn bachelorscriptie in de studierichting Technische Planologie aan de Rijksuniversiteit Groningen doe ik een onderzoek naar de invloed van de implementatiestrategie op Shared Space stationsgebieden. Ik wil vooral onderzoeken welke invloed de implementatiestrategie heeft op het ontwerp en op de effectiviteit van het Shared Space stationsgebied. Graag zou ik u een aantal vragen willen stellen over het beleidsproces omtrent de implementatie van Shared Space en de beweegredenen die daar een rol bij speelden.

De informatie uit dit interview zal uitsluitend gebruikt worden voor dit onderzoek. Vindt u het goed als dit interview wordt opgenomen?

Vragen

Inleiding

Wat was uw rol bij het vormen van het beleid omtrent het stationsgebied?

Hoe ontstond het idee van het toepassen van het verkeersconcept Shared Space?

Implementatie

Waarom is er uiteindelijk gekozen voor het concept Shared Space?

Is hier een wetenschappelijke aanleiding voor?

Door wie/welke organisatie is het implementatieproces opgezet?

Op welke manier is Shared Space geïmplementeerd in het stationsgebied? (Top down of interactief)

Is er een programma opgezet voor het implementeren van Shared Space in het stationsgebied?

Welke belangengroepen waren betrokken in het proces?

In hoeverre hebben deze belangengroepen inspraak gehad op het proces?

Wat ging er goed tijdens de implementatie van Shared Space in het stationsgebied?

Wat waren de belangrijkste knelpunten in het proces?

Op wat voor manier zijn deze knelpunten opgelost?

Ontwerp

Wat is de gedachte achter het uiteindelijke ontwerp van het stationsgebied?

Wat zijn de belangrijkste redenen geweest om bepaalde kenmerken van Shared Space wel of niet toe te passen?

Effectiviteit

Wanneer is het resultaat van het project volgens u effectief?

Vindt u dat de objectieve verkeersveiligheid van het stationsgebied is verbeterd en waarom?

Vindt u dat de subjectieve verkeersveiligheid van het stationsgebied is verbeterd en waarom?

Afsluiting

Heeft u zelf nog informatie die u wilt vertellen over dit onderwerp?

Zou ik uw telefoonnummer mogen noteren zodat ik contact met u op kan nemen als ik nog aanvullende informatie nodig heb?

Mocht u meer willen weten over het bachelorproject van de faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, dan kunt u contact opnemen met dr. F. Niekerk (f.niekerk@rug.nl).

4. Interview belanghebbenden

Onderwerp

Voor mijn bachelorscriptie in de studierichting Technische Planologie aan de Rijksuniversiteit Groningen doe ik een onderzoek naar de invloed van de implementatiestrategie op Shared Space stationsgebieden. Ik wil vooral onderzoeken welke invloed de implementatiestrategie heeft op het ontwerp en op de effectiviteit van het Shared Space stationsgebied. Graag zou ik u een aantal vragen willen stellen over Shared Space in het algemeen en over de betrokkenheid van uw instelling bij Shared Space projecten.

De informatie uit dit interview zal uitsluitend gebruikt worden voor dit onderzoek. Vindt u het goed als dit interview wordt opgenomen?

Vragen

Shared Space

Wat vindt u van het verkeersconcept Shared Space?

Wat zijn volgens u de kenmerken van Shared Space?

Implementatie

Op welke manier heeft uw organisatie invloed op de inrichting van de openbare ruimte?

Op welke manier is uw organisatie betrokken bij Shared Space projecten in Nederland?

En in de stationsgebieden?

Hoe kijkt de fietsersbond aan tegen de implementatie van Shared Space in Nederland?

Bent u zelf tevreden over de manier waarop Shared Space geïmplementeerd wordt in Nederland?

Waarom wel/niet?

Vindt u dat belanghebbenden voldoende inspraak hebben op de implementatie van Shared Space?

Ontwerp

In hoeverre heeft uw organisatie invloed op het ontwerp van Shared Space gebieden?

En in de stationsgebieden?

Wanneer is een ontwerp van een gebied volgens u een Shared Space ontwerp?

Welke kenmerken van het concept zijn hierbij van belang?

Welke gebieden zijn volgens u geschikt voor een Shared Space ontwerp?

Effectiviteit

Denkt u dat het toepassen van Shared Space de subjectieve verkeersveiligheid bevordert?

Waarom?

Denkt u dat het toepassen van Shared Space de objectieve verkeersveiligheid bevordert?

Waarom?

Denkt u dat Shared Space de verkeersveiligheid in het stationsgebied zal bevorderen?

Waarom?

Afsluiting

Heeft u zelf nog informatie die u wilt vertellen over dit onderwerp?

Zou ik uw telefoonnummer mogen noteren zodat ik contact met u op kan nemen als ik nog aanvullende informatie nodig heb?

Mocht u meer willen weten over het bachelorproject van de faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, dan kunt u contact opnemen met dr. F. Niekerk (f.niekerk@rug.nl).

5. Beleidsdocumenten analyse

Geanalyseerde beleidsdocumenten

Amsterdam

1. Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar, Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030, Auteur: Gemeente Amsterdam
2. Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021, Auteurs: Nancy van der Bol, Ellen van Herk en Rob Smiers, Gemeente Amsterdam, Verkeer en Openbare Ruimte
3. Reactienota De Bereikbare Binnenstad, Auteur: Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Centrum
4. Stationseiland, Auteur: Gemeente Amsterdam

Leeuwarden

5. De complete stad bereikbaar, GVVP Leeuwarden 2011/2025, Auteur: projectteam van Gemeente Leeuwarden
6. Ruimtelijke onderbouwing voor aanpassingen stationsgebied, Auteur: Gemeente Leeuwarden
7. Stationsgebied Leeuwarden: Achtergronden en toelichting inrichtingsplannen, Auteur: Gemeenten Leeuwarden

Zwolle

8. Stad en Spoor verbonden: wat staat er voor morgen op de agenda?, Auteur: Klein redactieteam met ondersteuning van Anna vos
9. Integraal Plan van Aanpak, Spoorzone Zwolle 2014-2017, Auteur: Gemeente Zwolle

Uitwerking beleidsdocumenten analyses

Document: 1	Titel: Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar	Stationsgebied: Amsterdam
Vraag 1	Hoe wordt Shared Space gedefinieerd in het beleidsdocument?	
	Shared Space wordt niet expliciet genoemd in dit document. Wel wordt de nadruk sterk gelegd op een verbetering van de openbare ruimte. Bij het stedelijke mobiliteitsbeleid worden 'Voetganger Keizer' en 'Ruimte Durven Delen' genoemd.	
Vraag2	Wat staat er in het beleid over de kenmerken van Shared Space?	
	De kenmerken worden niet benoemd in het beleidsdocument.	
Vraag 3	Is er een programma opgesteld voor het implementeren van Shared Space? (Evidence-based)	
	Dit komt niet aan bod in het beleid. Wel wordt het volgende genoemd: "De gemeente ziet voor zichzelf een ondersteunende, maar geen initiërende rol weggelegd bij innovaties." p.57	
Vraag 4	Welke belangengroepen worden genoemd in het beleid? (Interaction-based)	
	Stadsdelen (Stadsdeel Centrum), ProRail	

Document: 2	Titel: Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021	Stationsgebied: Amsterdam
Vraag 1	Hoe wordt Shared Space gedefinieerd in het beleidsdocument?	
	Shared Space wordt niet gedefinieerd in dit document.	
Vraag2	Wat staat er in het beleid over de kenmerken van Shared Space?	
	De kenmerken van Shared Space worden niet genoemd. De focus wordt gelegd op de uitgangspunten van 'Duurzaam Veilig'. Deze zijn vastgesteld door het CROW.	
Vraag 3	Is er een programma opgesteld voor het implementeren van Shared Space? (Evidence-based)	
	Er is geen programma opgesteld. Uit het beleidsdocument is op te maken dat de Gemeente Amsterdam ernaar streeft om 'Duurzaam Veilig' zoveel mogelijk toe te passen.	
Vraag 4	Welke belangengroepen worden genoemd in het beleid? (Interaction-based)	
	Bewoners, via Meldingen Openbare Ruimte (MORA), Bestuurscommissies, Werkgroep Blackspots Amsterdam, Verkeer en Openbare Ruimte en de Centrale Verkeerscommissie	
Opmerkingen	Over de effectiviteit: In het Meerjarenplan Verkeersveiligheid staat dat de verkeersveiligheid van de Shared Space situatie achter Centraal Station is onderzocht. "In de eerste drie maanden na de opening blijkt deze veilig te functioneren." p.14	

Document: 3	Titel: Reactienota De Bereikbare Binnenstad	Stationsgebied: Amsterdam
Vraag 1	Hoe wordt Shared Space gedefinieerd in het beleidsdocument?	
	<ul style="list-style-type: none"> - Shared Space: Ook wel gedeeld ruimtegebruik genoemd. - Shared Space is een verkeersconcept dat voor het eerst in Friesland is toegepast. 	
Vraag2	Wat staat er in het beleid over de kenmerken van Shared Space?	
	<ul style="list-style-type: none"> - Beperkte aanwezigheid verkeerslichten en verkeersborden. - Het mengen van diverse verkeersoorten. 	
Vraag 3	Is er een programma opgesteld voor het implementeren van Shared Space? (Evidence-based)	
	<ul style="list-style-type: none"> - De zienswijze die in deze reactienota wordt voorgesteld is de volgende: "De Kamer van Koophandel en de Vereniging Amsterdam City stellen voor om het principe van Shared Space in de binnenstad uit te werken. Bij Shared Space wordt de verblijfsruimte ingedeeld als mensenruimte en niet geïnterpreteerd als verkeersruimte. Een belangrijk kenmerk van Shared Space is de geringe aanwezigheid van verkeersborden en verkeerslichten." p.16 - Het bestuur vindt dat het toepassen van Shared Space zeker grote meerwaarde kan hebben. Er wordt echter wel enige voorzichtigheid in acht genomen, omdat zij van mening is dat het verkeer in de binnenstad van Amsterdam niet te vergelijken is met de verkeerssituatie in de noordelijke provincies. De voordelen van Shared Space kunnen wel bijdragen aan het geschetste wensbeeld. "Het bestuur wil daarom kijken naar plekken waar Shared Space mogelijk is." p.16 	
Vraag 4	Welke belangengroepen worden genoemd in het beleid? (Interaction-based)	
	Kamer van Koophandel, Vereniging Amsterdam City, Bestuur Stadsdeel Centrum	

Document: 4	Titel: Stationseiland	Stationsgebied: Amsterdam
Vraag 1	Hoe wordt Shared Space gedefinieerd in het beleidsdocument?	
	Shared Space wordt niet gedefinieerd in het beleidsdocument.	
Vraag2	Wat staat er in het beleid over de kenmerken van Shared Space?	
	De kenmerken worden niet benoemd in het beleidsdocument.	
Vraag 3	Is er een programma opgesteld voor het implementeren van Shared Space? (Evidence-based)	
	<p>Er wordt vastgesteld dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De voetganger en de fietser de ruimte krijgen aan de IJzijde. - Er een zestien meter brede kade komt vanaf de nieuwe stationshal tot aan het water. - Het 'verblijfsgebied' autovrij wordt. <p>De focus wordt hierbij vooral gelegd op de fiets.</p>	
Vraag 4	Welke belangengroepen worden genoemd in het beleid? (Interaction-based)	
	Er zijn geen belanghebbenden die hebben gereageerd op het beleid naar aanleiding van het Shared Space gedeelte van het stationsgebied.	

Document: 5	Titel: De complete stad bereikbaar (GVVP Leeuwarden 2011/2025)	Stationsgebied: Leeuwarden
Vraag 1	Hoe wordt Shared Space gedefinieerd in het beleidsdocument?	
	Shared Space wordt niet gedefinieerd in het document. Wel wordt er gesproken over een menging van verkeerssoorten in gebieden met overwegend een verblijfsfunctie. p.29	
Vraag2	Wat staat er in het beleid over de kenmerken van Shared Space?	
	De kenmerken van Shared Space worden niet benoemd in het GVVP van Leeuwarden.	
Vraag 3	Is er een programma opgesteld voor het implementeren van Shared Space? (Evidence-based)	
	Nee	
Vraag 4	Welke belangengroepen worden genoemd in het beleid? (Interaction-based)	
	Gemeente, Rijkswaterstaat, Provincie, ProRail, NS en wegbeheerders	

Document: 6	Titel: Ruimtelijke onderbouwing voor aanpassingen stationsgebied	Stationsgebied: Leeuwarden
Vraag 1	Hoe wordt Shared Space gedefinieerd in het beleidsdocument?	
	Shared Space wordt niet gedefinieerd in dit document. Er wordt wel gestreefd naar de volgende doelen, die gekoppeld kunnen worden aan Shared Space: <ul style="list-style-type: none"> - Maximale verblijfskwaliteit - Verbetering van de langzaam verkeerverbinding 	
Vraag2	Wat staat er in het beleid over de kenmerken van Shared Space?	
	"De verharding rondom het station en busstation wordt eenduidig uitgevoerd." "Ter plaatse van het plein worden de rijlopers op hetzelfde niveau gelegd als de omringende verharding. De vrij liggende fietspaden die vanuit alle windrichtingen op het station afkomen gaan aan de randen over in de uniforme pleinverharding, waardoor de ruimtelijke samenhang en de Shared Space gedachte voor het langzame verkeer wordt ondersteund." p.5	
Vraag 3	Is er een programma opgesteld voor het implementeren van Shared Space? (Evidence-based)	
	Dit document is de ruimtelijke onderbouwing van het stationsgebied in Leeuwarden. Shared Space is hier al geïmplementeerd.	
Vraag 4	Welke belangengroepen worden genoemd in het beleid? (Interaction-based)	
	"De gemeente Leeuwarden heeft de direct omwonenden, de eigenaren van de verschillende bedrijven en winkels in het gebied en andere belangstellenden geïnformeerd over de plannen via informatiebijeenkomsten en nieuwsbrieven." p.16	

Document: 7	Titel: Station Leeuwarden: Achtergronden en toelichting inrichtingsplannen	Stationsgebied: Leeuwarden
Vraag 1	Hoe wordt Shared Space gedefinieerd in het beleidsdocument?	
	Shared Space betekent dat daar waar het vanuit verkeersveiligheid kan, wordt het verkeer gemengd. Op andere plekken wordt het formeel geregeld.	
Vraag 2	Wat staat er in het beleid over de kenmerken van Shared Space?	
	Maximumsnelheid van 30 km/uur om een beter evenwicht te krijgen tussen de verblijfsfunctie van het gebied en de grote aantallen auto's. De oversteken tussen auto's en langzaam verkeer moeten formeel worden geregeld. De ontmoeting tussen fietsers en voetgangers kan ongeregeld plaatsvinden. Dus daar is geen formele scheiding nodig tussen fietsers en voetgangers.	
Vraag 3	Is er een programma opgesteld voor het implementeren van Shared Space? (Evidence-based)	
	De richtlijnen die het antwoord vormen op vraag 2 zijn wel duidelijk, maar dit mag geen programma genoemd worden.	
Vraag 4	Welke belangengroepen worden genoemd in het beleid? (Interaction-based)	
	NS, ProRail, Aegon gebouw, Kenniscentrum Shared Space, Provincie Fryslân, gemeente Leeuwarden	

Document: 8	Titel: Stad en spoor verbonden: Wat staat er voor morgen op de agenda?	Stationsgebied: Zwolle
Vraag 1	Hoe wordt Shared Space gedefinieerd in het beleidsdocument?	
	Shared Space wordt niet gedefinieerd in dit document.	
Vraag2	Wat staat er in het beleid over de kenmerken van Shared Space?	
	Ook over de kenmerken van Shared Space wordt niets gezegd.	
Vraag 3	Is er een programma opgesteld voor het implementeren van Shared Space? (Evidence-based)	
	Nee	
Vraag 4	Welke belangengroepen worden genoemd in het beleid? (Interaction-based)	
	Gemeente, ProRail, NS en Provincie	
Opmerkingen	Het lijkt erop dat de gemeente Zwolle Shared Space niet als concept heeft gebruikt in het beleid. Toch komen er kenmerken van Shared Space terug in het uiteindelijke ontwerp. Een implementatiestrategie is echter niet toe te wijzen, doordat Shared Space simpelweg niet genoemd wordt in het beleid.	

Document: 9	Titel: Integraal plan van aanpak, Spoorzone Zwolle 2014-2017	Stationsgebied: Zwolle
Vraag 1	Hoe wordt Shared Space gedefinieerd in het beleidsdocument?	
	'een autoluw plein, of in moderne termen een gedeelde ruimte (shared space)' p.16	
Vraag2	Wat staat er in het beleid over de kenmerken van Shared Space?	
	Behalve dat het een autoluw plein moet zijn en een gedeelde ruimte, zoals hierboven genoemd, wordt er niets over de kenmerken gezegd.	
Vraag 3	Is er een programma opgesteld voor het implementeren van Shared Space? (Evidence-based)	
	Nee	
Vraag 4	Welke belangengroepen worden genoemd in het beleid? (Interaction-based)	
	Gemeente, ProRail, NS en Provincie	

6. Observatie checklist

Stationsgebied: Amsterdam IJzijde

Datum: 03-11-2016

Kenmerken Shared Space	Terug te zien		Opmerkingen
	JA	NEE	
De openbare ruimte wordt gedeeld door verschillende gebruikers	✓		Uitsluitend voetgangers, fietsers en bromfietsers zijn toegestaan.
De gebruikers nemen actief deel aan het verkeer	✓		
Geen niveauverschil tussen de verschillende verkeersdeelnemers	✓		Vlak voor het Shared Space gebied is nog duidelijk een niveauverschil te zien tussen het trottoir en het fietspad. In het gebied zelf is er geen niveauverschil.
Geen belijningen	✓		
Geen verkeersborden		✓	Aan de rand van het gebied staat een verkeersbord die een snelheidslimiet van 15km/u aangeeft. Ook staat er een tijdelijk bord dat het gedrag van bromfietsers zou moeten beïnvloeden.
Geen aanduidingen van een rijbaan	✓		
Bestratingsmaterialen zijn eenduidig	✓		Het rood gekleurde fietspad wordt onderbroken door het Shared Space gebied. In het gebied is het bestratingsmateriaal eenduidig.

Gebaseerd op Koolen (2009)

Kenmerken Shared Space	Terug te zien		Opmerkingen
	JA	NEE	
De openbare ruimte wordt gedeeld door verschillende gebruikers	✓		
De gebruikers nemen actief deel aan het verkeer	✓		
Geen niveauverschil tussen de verschillende verkeersdeelnemers		✓	Er is niveauverschil tussen het trottoir en de rijbaan.
Geen belijningen	✓		
Geen verkeersborden	✓		Alleen om de parkeerplaatsen aan te geven.
Geen aanduidingen van een rijbaan		✓	
Bestratingsmaterialen zijn eenduidig	✓		Alleen om de parkeerplaatsen aan te geven.

Gebaseerd op Koolen (2009)

