



Shared Space

Over het concept en zijn specifieke toepassing in Emmen



Sabine Lutz & Willem Foorhuis

European Union  The European Regional Development Fund

THIS PROJECT WAS PART FUNDED BY EU THROUGH THE EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND AND THE NORTH SEA REGION PROGRAMME 2007–2013.

Investing in the future by working together for a sustainable and competitive region.

www.northsearegion.eu

The Interreg IVB
North Sea Region
Programme



Colofon

Tekst

© Sabine Lutz, Willem Foorhuis

Met dank aan

Wobbe Katoen

Foto's en afbeeldingen

© Sabine Lutz; behalve: OBS Noordlaren (N. Keissen), enkele foto's Rijksweg (fotograaf onbekend; resp. J. Bosma, p. 28) alle foto's Schwarzenburgstraße (fotograaf onbekend), enkele foto's Laweiplein (fotograaf onbekend), ontwerpschets Bohmte (GFL/Grontmij), enkele foto's Bremer Straße (fotograaf onbekend), afbeelding cyclisch proces i.s.m. S. Nota), enkele foto's Barger-Compascuum uit film MP4 en enkele afbeeldingen van Google Earth.

Jaar van publicatie

2012



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Ministerie van Economische Zaken



Deze brochure is mede mogelijk gemaakt door medewerking en ondersteuning vanuit de EU, het project MP4, het ministerie van EL&I, de gemeente Emmen, de Groene Kennis Coöperatie (GKC) en het Programma Regionale Transitie.

Het Programma Regionale Transitie valt onder de GKC en wordt geleid door lector Willem Foorhuis die de initiatiefnemer is van de Kenniswerkplaats, een denk-, werk- en leeromgeving voor de 5 O's op regionale schaal. Inmiddels zijn in Nederland acht Kenniswerkplaatsen operationeel. De gemeente Emmen is deelnemer aan de Kenniswerkplaats Veenkoloniën.

Inhoud

Vooraf	4
Hoofdstuk 1: Wat is <i>Shared Space</i>?	6
Een concept voor de openbare ruimte	6
De belangrijkste uitgangspunten	9
De visie op veiligheid	12
Kun je <i>Shared Space</i> overal toepassen?	14
Is <i>Shared Space</i> duur?	15
De relatie met Duurzaam Veilig	15
Hoofdstuk 2: Ervaringen en resultaten uit de praktijk	17
Verkeersveiligheid	18
Mobiliteit en bereikbaarheid	19
Ruimtelijke kwaliteit	20
Sociale effecten, leefbaarheid en gedrag	21
Effecten op het milieu	22
Effecten op de lokale economie	22
De waardering door de gebruikers	23
Conclusies	25
Hoofdstuk 3 – <i>Shared Space</i> in Emmen	27
Hesselterbrink – Van woonerf naar woonerfgoed	27
Nieuw Weerdinge – <i>Shared Space</i> zonder sharing	29
Zwartemeer – Boulevard langs het kanaal	32
Barger–Compasuum – Een plein <i>door</i> het dorp <i>voor</i> het dorp	32
De ontwikkelingslijn: 8 fundamentele lessen	37
Hoofdstuk 4 – Het <i>Shared Space</i>–proces	38
Ontwerpen	43
Uitvoeren	47
Beheren en gebruiken	47
Opnieuw: Besturen	48
Onderzoeksvragen	49
Bijlage: Checklist voor de evaluatie	51

Vooraf

Making Public and Private Places Profitable (MP4)

Dit is de naam van het Europese project waaraan de gemeente Emmen sinds 2008 deelneemt.

Samen met acht partners in België, Denemarken, Duitsland, Groot-Brittannië en Zweden onderzoekt de gemeente hoe zij in samenwerking tussen inwoners en professionals mooie publiek toegankelijke ruimte kan maken en beheren.

Place Making en Place Keeping

De belangrijkste sleutelbegrippen van MP4 zijn *Place Making* en *Place Keeping*. Met *Place Making* wordt bedoeld hoe een publiek toegankelijke ruimte aantrekkelijk kan worden ingericht. Maar belangrijker is *Place Keeping*. De centrale vraag is: als we onze openbare ruimte eenmaal samen hebben gepland en ontworpen, hoe houden we hem dan ook in stand en hoe ontwikkelen we hem verder? Welke rol spelen de stakeholders daarbij, welke mogelijkheden en verantwoordelijkheden hebben zij en welke kennis en ondersteuning hebben zij daarbij nodig? En zeker in tijden van krappe middelen: welke investeringen doe je op welke manier en wat zijn uiteindelijk de baten?

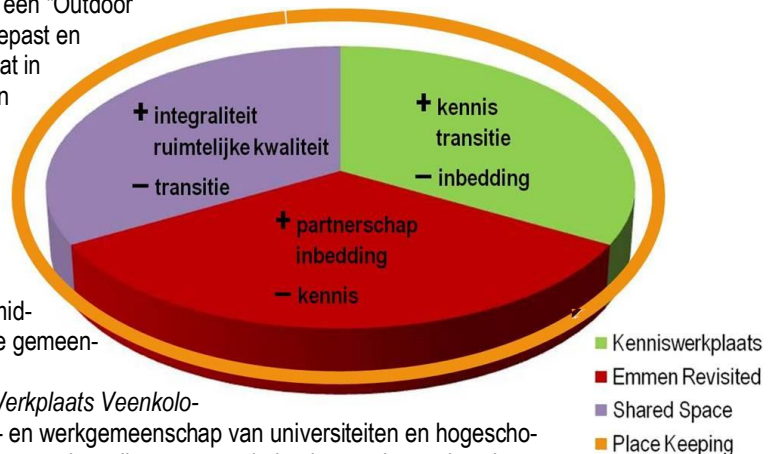
Bekijkt men de resultaten van MP4 tot nu toe, dan valt op dat alle deelonderzoeken en praktijkprojecten vooral gaan over *Place Making*. Dat is om meerdere redenen niet zo raar. Ten eerste is over participatieve processen tijdens planning en ontwerp in de laatste paar decennia al veel kennis vergaard. Ten tweede is een goede aanpak tijdens de fase van *Place Making* essentieel voor het welslagen van *Place Keeping*. En ten derde heeft *Place Keeping* altijd een perspectief op de middellange en lange termijn; je kunt pas na enkele jaren zeggen of een bepaalde aanpak werkt.

Maar juist daarom is het belangrijk om meteen vanaf het begin, vanaf de fase van *Place Making*, de werkwijze, de aanpak en het leerproces goed te beschrijven en de resultaten te monitoren en te evalueren. Alleen zo kom je erachter hoe je al vanaf het eerste begin de wissels voor een succesvolle *Place Keeping* kunt plaatsen.

Bouwstenen voor Place Keeping

De gemeente Emmen neemt met twee pilotprojecten aan MP4 deel. Het eerste is de herinrichting van Barger-Compascuum waarbij de principes van het concept *Shared Space* zijn toegepast. Het tweede is een *Place Keeping*-experiment in Nieuw Dordrecht. Hierbij gaat het om een "Outdoor Lab", waarin nieuwe inzichten uit MP4 worden toegepast en getest. Emmen is voor dit experiment gekozen omdat in deze gemeente een aantal vernieuwende concepten samengekomen:

- 1. Emmen Revisited** – Emmen werkt al sinds 14 jaar volgens de methode van *Emmen Revisited*. Begonnen in drie stadswijken is deze bijzondere samenwerking tussen de gemeente, de woningbouwcorporaties, de inwoners en maatschappelijke organisaties inmiddels uitgebreid naar alle wijken en dorpen in de gemeente Emmen.
- 2. De Werkplaats** – Emmen is partners van de *Werkplaats Veenkoloniën*. De *Werkplaats* is een leer-, onderzoeks- en werkgemeenschap van universiteiten en hogescholen, overheden, ondernemers en burgers. Samen werken zij op structurele basis aan de vernieuwing van de regionale leef- en werkomgeving. Alle betrokken partijen gaan hiervoor een duurzame alliantie met elkaar aan.
- 3. Shared Space** – Emmen heeft op vier locaties het concept *Shared Space* toegepast. *Shared Space* is een concept voor de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte. Centraal staan mensen, hun wensen en hun gedrag. Het begon met een nieuwe visie op verkeer en veiligheid, maar is intussen uitgegroeid tot een totaal visie op de wijze waarop verkeer en verblijf elkaar in de openbare ruimte aanvullen.



Kennisbox

Emmen speelt een hoofdrol in alle drie concepten, die samen de bouwstenen voor *Place Keeping* vormen. Elk van de drie kent zijn sterke en zwakke punten:

- De aanpak van *Emmen Revisited* blinkt uit door de structurele en partnerschappelijke samenwerking tussen overheid, maatschappelijke partijen en burgers met een sterke beleidsmatige verankering. Een tekortkoming ligt in de ontbrekende kennisanalyse en –overdracht.
- De benadering vanuit de kennisvragen van de betrokken partijen in de regio is juist een van de sterke kanten van de Kenniswerkplaats. Daarmee heeft de Werkplaats een transitie teweeg gebracht in de manier waarop regionale knelpunten worden geïdentificeerd en benaderd. Maar de structurele inbedding en verankering is vooral in het onderwijs nog niet sterk ontwikkeld.
- *Shared Space* ten slotte stoelt op een sterk ontwikkelde integraliteit, die vooral haar neerslag vindt in de ruimtelijke kwaliteit. De aanpak werkt echter nog niet door in een werkelijke gedrags- en beleidsverandering.

Als input aan MP4 heeft de gemeente Emmen onder andere een kennisbox van vier cahiers samengesteld. In de eerste drie worden de drie concepten beschreven en in het vierde worden de bouwstenen samengevoegd om een fundament voor *Place Keeping* te leggen.

Leeswijzer

Dit cahier gaat in op *Shared Space*.

In hoofdstuk 1 vindt u een gedetailleerde beschrijving van het concept *Shared Space* en de belangrijkste uitgangspunten. Hierdoor wordt duidelijk wanneer we van *Shared Space* spreken en wanneer niet.

Hoofdstuk 2 gaat in op het functioneren in de praktijk. In welke situaties is *Shared Space* tot nu toe toegepast, wat zijn de effecten en wat vinden de gebruikers ervan?

Hoofdstuk 3 beschrijft de specifieke voorbeelden in Emmen (Hesselterbrink, Zwartmeer, Nieuw Weerdinge en Barger-Compascuum) en trekt de belangrijkste lessen uit het Emmense *Shared Space* –proces.

In hoofdstuk 4 wordt op basis van de voorbeelden het proces beschreven vanaf de eerste politieke besluitvorming tot en met de periode van gebruik en beheer. Het is een stappenplan voor degenen die overwegen om met *Shared Space* aan de slag te gaan: is het iets voor ons en als ja: waar moeten we dan op letten? Een gedetailleerde checklist voor de evaluatie van *Place Keeping* –processen is als bijlage toegevoegd.

Het laatste hoofdstuk ten slotte beschrijft welke onderzoeksvragen vanuit de Emmense context het meest relevant en urgent worden beschouwd.



Shared Space – Internationale krantenkoppen

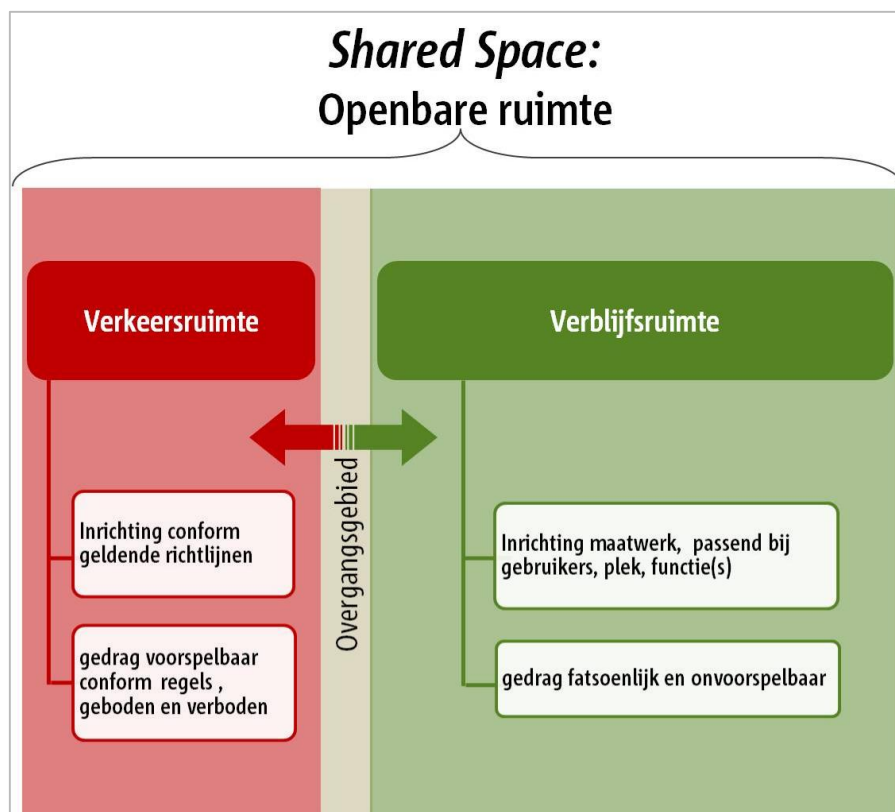
Hoofdstuk 1: Wat is *Shared Space*?

Een concept voor de openbare ruimte

Wanneer over *Shared Space* wordt gesproken, dan wordt dit vaak samengevat als "een straat met klinkers van gevel tot gevel zonder onderscheid tussen trottoir en rijbaan, met vrije zichtlijnen en zonder zebra's en borden."

Maar dat is te kort door de bocht. *Shared Space* is een concept voor de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte en dit concept bestaat uit drie aspecten:

1. Men bepaalt welk gedeelte van de ruimte binnen een bepaald gebied (op regionale of lokale schaal) nodig is voor de afwikkeling van het snelle en efficiënte verkeer van A naar B, en welke straten daarvoor worden gebruikt. Dit is de verkeersruimte die wordt ingericht volgens de bestaande ontwerprichtlijnen. De wijze waarop deze wegen zijn ingericht maakt aan de gebruikers duidelijk dat van hen verwacht wordt de verkeersregels te respecteren. Zij dragen bij aan een soepele en veilige afwikkeling van het verkeer.
2. Alle andere ruimte is verblijfsruimte. Hier geldt maatwerk voor de inrichting. De inrichting van de straat maakt aan de gebruikers duidelijk dat alle gebruikers en functies even belangrijk zijn. De mens, en niet het verkeer staat hier centraal. Dit kan bijvoorbeeld een winkel- of recreatiegebied zijn of de omgeving van een ziekenhuis, een bejaardenhuis, een sportveld, een station of een speelplaats, kortom, elk gebied waar sprake is van veel verschillende gebruikers of functies. Door de inrichting begrijpen de gebruikers dat hier normale fatsoensregels gelden en dat van iedereen wordt verwacht op elk moment rekening te houden met onverwacht gedrag van anderen. Voor de inrichting van de verblijfsruimte vormen experts en burgers een coalitie. Samen bepalen zij wat ze met die ruimte willen, wat ze als probleem ervaren en hoe dit verholpen kan worden.
3. Verkeersruimte en verblijfsruimte kunnen niet naadloos op elkaar aansluiten. De overgangsgebieden tussen beide moeten een geleidelijke omschakeling mogelijk maken. Maar ook hier moet de inrichting signaleren dat je het verkeersgebied verlaat en het verblijfsgebied binnenkomt en andersom.



Shared Space – een concept voor de openbare ruimte

Deze drie aspecten horen integraal bij *Shared Space*. Het concept gaat dus niet alleen over de wijze waarop je verblijfsgebieden inricht, maar heeft betrekking op de hele openbare ruimte. *Shared Space* is geen verkeersconcept of een verkeersveiligheidsconcept, maar een omvattend concept voor de inrichting en het gebruik van de openbare

ruimte en de wijze waarop verkeer en verblijf elkaar daarin aanvullen. Mensen, hun wensen en hun gedrag staan daarin centraal.

Het fundament voor Shared Space werd gelegd door Hans Mondeman. Zo'n 20 jaar geleden begon hij, toen veiligheidsadviseur van de provincie Fryslân, na te denken over de vraag hoe je veiligheid kunt bevorderen en tegelijkertijd ruimtelijke kwaliteiten kunt behouden of zelfs versterken. Hij vond dat op straten en pleinen niet het verkeer, maar de mens met zijn soms grillige en onvoorspelbare gedrag in het middelpunt zou moeten staan. Zijn hypothese was, dat door een andere, niet verkeerskundige inrichting onzekerheid zou ontstaan bij automobilisten, dat zij daardoor langzamer zouden rijden en meer oog zouden krijgen voor langzaam verkeer. Op hun beurt zouden voetgangers en fietsers zich vanwege die lagere snelheden veiliger op straat bewegen, want zij zouden beter kunnen communiceren met hun medeweggebruikers.

Op deze basis zijn veel gebieden heringericht. Gedragsobservaties, snelheidsmetingen en ongevallenregistraties bevestigen dat Shared Space-verblijfsgebieden objectief veilig zijn, al is nog onvoldoende wetenschappelijk aangetoond, dat de veiligheid ten opzichte van traditioneel ingerichte verblijfsgebieden wordt verbeterd.

Verkeersruimte en verblijfsruimte

Shared Space betreft niet één enkele weg, maar een heel gebied. Voor dit gebied wordt onderzocht welke functies behalve het verkeer men wil behouden of ontwikkelen en hoe bepaalde plekken en straten daarvoor kunnen worden ingericht. Daarnaast moet worden vastgesteld of de vlotte verplaatsing is gewaarborgd en of vanuit elke plek snel en gemakkelijk een verkeersader is te bereiken.

We hebben beide nodig: verkeersruimte en verblijfsruimte. Bij het ontwerp staat één vraag voorop: wordt dit een straat voor het verkeer of om te verblijven? Het verschil tussen verkeersruimte en verblijfsruimte moet je kunnen zien aan de manier waarop de weg is vormgegeven. Leidend principe bij de inrichting van de *verkeersruimte* is dat de afwikkeling van het verkeer hier voorop staat en auto's en fietsers zich snel moeten kunnen verplaatsen. Hier blijven bestaande ontwerprichtlijnen (zoals bijvoorbeeld voortgekomen uit de verkeersveiligheidsfilosofie Duurzaam Veilig) van toepassing. Er wordt van je verwacht de verkeersregels te respecteren. Je draagt bij aan een soepele en veilige afwikkeling van het verkeer.

In een *verblijfsruimte* gaat het juist om de bewegingsvrijheid van mensen en hun sociale interactie. Hier geldt maatwerk voor de inrichting. De weg maakt je duidelijk dat het om de onvoorspelbare en soms grillige gedragingen van mensen gaat en niet om het verkeer. Van iedereen wordt verwacht normale fatsoensregels te respecteren en iedereen moet rekening houden met onverwacht gedrag van anderen. Praktisch betekent dit dat gemotoriseerde voertuigen en fietsers lage snelheden moeten accepteren.

Verkeersgebied en verblijfsgebied roepen dus elk een ander gedrag op (zie afb.).

	Verblijfsgedrag	Sociaal verkeersgedrag	Verkeersgedrag
Gedragskenmerken	Ongericht	Grotendeels gericht	Zeer gericht
Verplaatsingssnelheid	≤ 30 km/h	≤ 60 km/h	> 60 km/h
Voorspelbaarheid gedrag	Grotendeels onvoorspelbaar	Beperkt voorspelbaar	Grotendeels voorspelbaar
Interactie	Frequent	Beperkt	Nauwelijks
Afstemming gedrag op	Mensen, fysieke omgeving als geheel	Mensen (en fysieke omgeving als geheel)	Regelsysteem
Gedrag bepaald door	Sociale omgeving (mensen) en fysieke omgeving	Sociale omgeving (mensen) en fysieke omgeving + systeem (voertuigen en basisverkeersregels)	Verkeerstechnisch en juridisch verkeerstechnische omgeving, wegkenmerken en verkeerstekens
Te verwachten gedrag van anderen	Verblijfsgedrag	Verblijfsgedrag, sociaal verkeersgedrag (beperkt), verkeersgedrag	Technisch en juridisch verkeersgedrag
Voor het gedrag relevante signalen uit ruimtelijke inrichting	Landschap van stad en land, vormgeving openbare ruimte	Landschap van stad en land, vormgeving openbare ruimte, vormgeving weg,	Signaleringen, snelheidsbeïnvloedende verhardingen, en tekens, drempels, verkeersborden en –tekens, stoplichten, aanwijzingen bevoegd gezag

Soorten gedrag in de openbare ruimte

Maar beide gebieden sluiten niet naadloos op elkaar aan. Dat betekent dat ook de overgang van het ene gebied naar het andere gebied in de vormgeving tot uitdrukking zou moeten komen. Gebeurt dit niet dan hebben vooral automobilisten onvoldoende gelegenheid op de situatie in het verblijfsgebied te anticiperen. Ze krijgen niet de

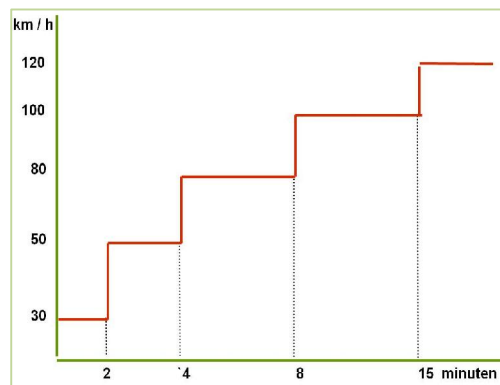
mogelijkheid hun gedrag aan te passen, en dat leidt ertoe dat er conflicten optreden. Een voorbeeld daarvoor zien we op de locatie "de Kaden" in Drachten. Dit was een belangrijk leerpunt voor volgende projecten. Hoe het overgangsgedrag wél goed kan worden ingericht zien we op de Rijksstraatweg in Haren. Beide situaties worden later in deze brochure toegelicht.

Het 'trapje van Monderman'

Wanneer weten we of het hoofdwegennet functioneert? SWOV heeft hiervoor tijdens de voorbereidingen van Duurzaam Veilig een indicatie uitgewerkt. Als het netwerk in orde is kan men:

- ± binnen 4 minuten na vertrek een 50 km – weg bereiken
- ± binnen 8 minuten na vertrek een 80 km – weg bereiken
- ± binnen 15 minuten na vertrek een 100 km – weg bereiken.

Deze indeling is later ook bekend geworden als het *trapje van Monderman* (zie afb. 4). Maar de aangegeven tijden zijn niet wetenschappelijk onderzocht en gelden dus alleen bij benadering. Men neemt aan dat de automobilisten gemiddeld een tempo van 30, 50 en 80 km/h gedurende de genoemde perioden kunnen volhouden zonder ongeduldig te worden.



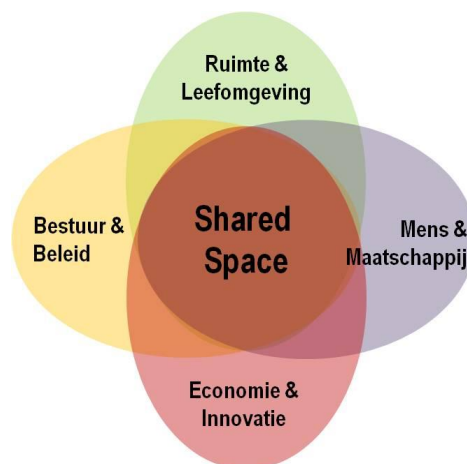
'Trapje van Monderman'

Naar een nieuw kennisgebied

In Nederland, maar ook daarbuiten, is sinds de jaren '70 sprake van een geleidelijk veranderingsproces. De participatie van burgers aan planningsprocessen werd steeds intensiever. In die traditie staat ook Shared Space, maar hier is meer gevraagd dan inspraak en meespraak. Burgers, politici en vakexperts zoeken naar nieuwe wegen: voor de inrichting van onze straten en pleinen, maar ook voor een betere verdeling van taken en verantwoordelijkheden. Die twee aspecten komen in *Shared Space* bij elkaar. Want verkeer en de openbare ruimte zijn letterlijk het gebied waarin die veranderingen hun beslag krijgen, zowel in fysieke als in mentale zin. In fysieke zin, doordat we ons dagelijks in die openbare ruimte bevinden en alle veranderingen hier zichtbaar worden. En in mentale zin doordat we elkaar in de openruimte ontmoeten (of juist niet). Daardoor worden we aan het denken gezet over de wijze waarop we met elkaar omgaan en hoe onze samenleving is georganiseerd. Uiteindelijk gaat het ons allemaal om hetzelfde: een duurzame maatschappij die niemand uitsluit als het gaat om kwaliteit van leven, welzijn en welvaart.

Met Shared Space wordt gestreefd naar een gezamenlijk leerproces van burgers, politici, ambtenaren en vakexperts uit vele disciplines: hoe kunnen we onze straten en pleinen beter inrichten en gebruiken en hoe kunnen we middelen, taken en verantwoordelijkheden zo (her)verdelen dat we de openbare ruimte en vooral de verblijfsgebieden duurzaam kunnen gebruiken en beheren?

Het is juist de openbare ruimte waar niet alleen mensen, maar ook vakdisciplines elkaar ontmoeten. Meestal worden maatschappelijke vragen door verschillende experts uit verschillende kennisgebieden onderzocht. In Shared Space worden ze met elkaar verbonden:



Shared Space – verbinding van kennisdomeinen

- Ruimte & Leefomgeving – Hoe richten we onze ruimte in zodat ze aantrekkelijk wordt en mensen zich er vrij in kunnen bewegen? Wanneer spreken we van een goed ontwerp?
- Mens & Maatschappij – Wat betekent dat voor ons gedrag en wat moeten we leren om ons gedrag te veranderen? En wat betekent het voor de planning en uitvoering van projecten? Wie kunnen er op welke manier bij betrokken worden?
- Economie & Innovatie – Welk economisch effect heeft een mooie ruimte? En hoe betalen we de inrichting en het onderhoud?
- Bestuur & Beleid – Wat betekent dit voor overheden en maatschappelijke partijen, welke vernieuwingen zijn noodzakelijk en hoe kunnen we die realiseren?

De belangrijkste uitgangspunten

Shared Space is gestoeld op vijf uitgangspunten die hieronder worden toegelicht.

De mens centraal

Mobiliteit hoort bij ons leven, en de auto zal hiervoor (althans voorlopig) een belangrijke rol blijven spelen. Kern van *Shared Space* is echter dat het grootste gedeelte van de openbare ruimte in steden en dorpen helemaal niet nodig is voor snel en efficiënt verkeer, en dus kan worden vormgegeven als verblijfsruimte die liefst zo veel mogelijk verschillende functies herbergt en sociaal gedrag tussen alle gebruikers bevordert. Creëer een ruimte, waarin mensen dingen met elkaar kunnen regelen. Maak die ruimte samen met de mensen die haar gebruiken. En zorg ervoor dat de ruimte een verbinding is en geen scheiding – een verbinding tussen mensen (met hun verschillende vervoerwijzen) en tussen functies, in de lengterichting, maar ook overdwars. Geen scheiding – dat betekent ook dat auto's niet uit het straatbeeld hoeven te verdwijnen, want ook het autogebruik kan een sociale functie hebben, zolang maar langzaam gereden wordt en onderling sociaal gedrag mogelijk is.

Eigen verantwoordelijkheid

Regulerend beleid heeft zonder twijfel geleid tot bepaalde basiskwaliteiten. Ons verkeer is daardoor zeer veilig geworden. De belangrijkste doelstelling van die regulering was om risico's zo veel mogelijk te begrenzen. Maar men wil niet alleen de schade voor de (weg-)gebruiker beperken. Regulering en richtlijnen dienen er ook toe de kans op een eventuele succesvolle schadeclaim te verkleinen.

De overheid nam daarmee verantwoordelijkheden op zich die eigenlijk voor een groot deel bij de weggebruiker zelf liggen. Maar is het wijs om altijd en overal te waarschuwen en te regelen? Is de burger – de automobilist, de (brom-)fietser, de voetganger – niet gewoon zelf verantwoordelijk voor zijn of haar gedrag? En ligt dit niet eigenlijk al besloten in Artikel 5 van de Wegenverkeerswet?

Meer en meer groeit het inzicht dat het begrip verantwoordelijkheid met alle daarmee verbonden facetten de sleutel voor deze discussie vormt. Juridisch ligt dat mogelijk anders. Hier gaat het vaak om strikte interpretatie van de wet. Maar eigen verantwoordelijkheid is ook hier een sleutelbegrip.



Artikel 5: de belangrijkste gedragsregel in de Wegenverkeerswet

Wat betekent dit concreet voor ons handelen?

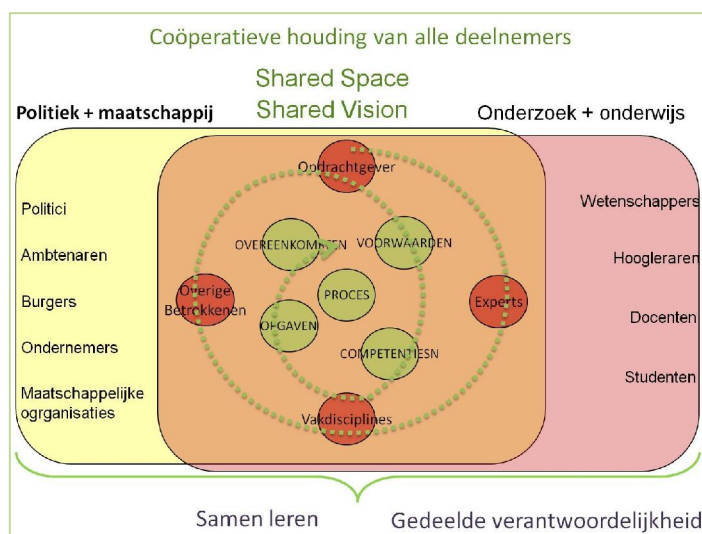
- Dat we leren risico's in te schatten en met ons handelen hierop te anticiperen of te reageren;
- Dat we leren accepteren dat niet alle risico's te vermijden zijn;
- Dat we begrijpen dat ons handelen een effect op de levenskwaliteit van anderen heeft;
- En omgekeerd, dat we begrijpen welke invloed het gedrag van anderen heeft op onszelf;
- Dat we die interactie in de vormgeving van onze ruimte, maar ook in de vormgeving van processen weer een plaats geven, dat wil zeggen, dat we plaatsen en processen zo inrichten dat die interactie mogelijk wordt.

Actieve betrokkenheid – onderhandelen en leren

Shared Space omvat het hele proces van plannen, ontwerpen, beslissen en gebruiken. Daarvoor is samenwerking nodig:

- binnen een ambtelijke organisatie,
- tussen professionals onderling
- en tussen professionals en burgers.

Samenwerking leidt niet vanzelf tot ruimtelijke kwaliteit, maar is wel een belangrijke voorwaarde. Kennis en ervaring uit allerlei werkgebieden en van vele betrokkenen wordt gebundeld en door onderlinge samenwerking wordt een resultaat neergezet, dat niet tot stand was gekomen zonder deze samenwerking. Maar daarvoor is actieve betrokkenheid nodig, medewerking en medeverantwoordelijkheid van alle belanghebbende partijen. Hiertoe behoren



Samen werken is samen leren

overheden en vakexperts, politie, bewoners, ondernemers en alle andere mogelijke belanghebbende partijen. Dit geldt niet alleen voor de planvorming en het ontwerp, maar ook voor de fase na de oplevering, wanneer het gaat om gebruik en beheer.

Sterke bestuurders

Dat vraagt van de bestuurder iets anders dan alleen "luisteren naar de burgers". Het vraagt om een visie op de maatschappij en de openbare ruimte. En het vraagt om een bepaling van het standpunt: welke beslissingen laat ik als bestuurder over aan de betrokkenen? Waar eindigt mijn verantwoordelijkheid en waar begint die van maatschappelijke partijen?

Nederland kent een lange traditie van burgerparticipatie, maar *Shared Space*

is meer dan wat hieronder doorgaans wordt begrepen (inspraak en meespraak). Het vraagt om de fundamentele bereidheid tot debat, argumentatie, verantwoordelijkheid en om een gemeenschappelijk leerproces. Voor het functioneren van een *Shared Space*-verblijfsgebied spelen de gebruikers van de ruimte een centrale rol. Vaak wordt gezegd dat de overheid hiermee een stap terugtreedt. Maar eigenlijk vraagt het om een stap vooruit, want *Shared Space* heeft juist sterke bestuurders nodig. Ze moeten in staat zijn om het zoeken naar goede oplossingen aan anderen over te laten, en zelf erover te waken dat er een eerlijk participatief proces rondom een aantal tevoren geformuleerde gedeelde belangen en doelen wordt georganiseerd. Ze moeten registreren en faciliteren. Dat betekent dat de bestuurders helder zijn over de speelruimte en de randvoorwaarden. Dat zijn geen gemakkelijke processen en gebruikers kunnen niet altijd op hun wenken worden bediend. Voor iedereen is dat een kwestie van geven en nemen.

Ook op een ander vlak zijn sterke bestuurders gevraagd. *Shared Space* betreft in principe altijd meerdere portefeuilles (dus niet alleen het verkeersbeleid, maar ook bijvoorbeeld het gezondheids-, welzijns-, jeugd- en ouderenbeleid, het onderwijs- en cultuurbeleid, of het energie- en klimaatbeleid) en dus ook meerdere afdelingen binnen de overheidsorganisatie. Sectoroverschrijdende samenwerking, ofwel interne participatie is hiermee minstens net zo van belang als externe participatie. Zo'n proces intern mogelijk te maken is geen sinecure.

Als bestuurders kiezen voor *Shared Space* is het van groot belang dat er bewust wordt gekozen en afgewogen. Wie afwijkt van richtlijnen moet dit goed kunnen beargumenteren, want anders wordt de wegbeherende instantie aansprakelijk gesteld, daar verandert ook het principe van gedeelde verantwoordelijkheid niets aan. Maar een breed debat, een gemeenschappelijke planvorming en kennis bij de gebruikers over het gedrag dat van hen na de oplevering wordt verwacht kunnen bijdragen om het fundament voor die argumentatie te leggen.

Shared Space raakt daardoor altijd meer dan één beleidsprogramma. Voor een optimaal resultaat is het vertrekpunt een meervoudig opdrachtgeverschap: meerdere wethouders in de gemeente, samen met bestuurders van woningbouwcorporaties, projectontwikkelaars, particuliere investeerders, etc.

Allianties vormen, leren en onderhandelen

Ook van de professional is de vaardigheid gevraagd om te werken in brede allianties, om te begrijpen en te interpreteren van wat de ander zegt. Zij moeten hun kennis overdragen aan anderen en tegelijkertijd van anderen willen leren. *Shared Space* is een wederkerig concept. Dat wil zeggen: iets brengen en iets halen. Dit werkt alleen als partijen elkaar iets te bieden hebben. Dit geldt bij de planning, waar de verschillende betrokkenen met inbreng van hun specifieke kennis met elkaar tot de beste oplossing proberen te komen, maar ook heel concreet op straat, waar de verschillende weggebruikers in onderlinge communicatie hun gedrag op elkaar afstemmen. Daarbij kan niet iedereen altijd in alles zijn zin krijgen en dat betekent voor iedereen op sommige punten een stap terug doen.

Samenhangende doelen en budgetten

Een vernieuwingsproces van de openbare ruimte is niet zozeer een afgebakend project als wel een doorlopend ontwikkelingsproces, een kans om de kwaliteit van een gebied te borgen of te verbeteren en een samenhang tussen meerdere doelen en ontwikkelingen tot stand te brengen. De aanleiding kan zeer divers zijn: een verkeersveiligheidsvraagstuk, een ruimtelijke ontwikkeling, een sociaal-maatschappelijk probleem of achterblijvende kwaliteit van de openbare ruimte.

In alle gevallen is de oplossing in beginsel nog niet duidelijk. Dit betekent ook dat budgetten in principe niet te nauw gefixeerd zouden moeten zijn. Dat is in veel gevallen in de huidige situatie niet realistisch. Middelen worden in de gemeentelijke begroting immers aan doelen en projecten gelabeld. Maar door een integrale werkwijze kunnen afhankelijk van het verloop en de uitkomsten van het planvormingsproces in de loop van het proces middelen worden gevonden die in het begin nog niet in beeld waren. En juist door de betrokkenheid van vele partijen kunnen die uit onverwachte hoek komen, zoals bijvoorbeeld uit het WMO-beleid, het plattelandsbeleid, het onderwijsbeleid, het ouderen- en jeugdbeleid of het kunst- en cultuurbeleid.

Met de *Shared Space*-projecten van de afgelopen jaren is geprobeerd hier meer inzicht in te verkrijgen. Een voorbeeld dat in de goede richting kan wijzen is het project van de basisschool in Noordlaren (zie afb. hiernaast).



OBS de Riethoek in Noordlaren ligt aan de Zuidlaarderweg tussen Glimmen en Noordlaren en vormt de entree van de bebouwde kom. In het kader van *Shared Space* is het schoolplein doorgetrokken naar de weg. Maar het schoolplein was niet afgeschermd tegen het verkeer, wat sommige ouders zorgen baarde. Men heeft toen van de nood een deugd gemaakt: een beeldend kunstenaar heeft samen met de leerlingen een 'hek' in de vorm van een telraam ontworpen. Hierdoor is de school vanaf de weg nog beter zichtbaar gemaakt. Het kunstwerk is gefinancierd met een provinciale subsidie voor kunst in de openbare ruimte.

Budget uit meerdere potjes voor het nieuwe schoolplein

Ruimte met kwaliteit

Als over *Shared Space* wordt gesproken, dan wordt dit vaak gedefinieerd als een stelsel van inrichtingskenmerken, zoals: vrije zichtlijnen, alles op een vlak, geen zebra's, geen borden, geen regeling van voorrang, geen parkeren. Maar dit is niet juist. Het *Shared Space*-concept schrijft geen vaste regels of inrichtingseisen voor verblijfsruimten voor. Het zijn immers juist de betreffende mensen in hun eigen context die bepalen hoe hun *Shared Space* eruit komt te zien. Het is dus ook niet zo dat er geen trottoirbanden *mogen* zijn of geen afscheiding van rijbaan en trottoir. Afhankelijk van de plek, de omgeving en het overleg met betrokkenen (bewoners, ondernemers, andere belanghebbenden) komt een ontwerp tot stand dat past bij hen en hun concrete situatie. Er is eigenlijk maar één harde randvoorwaarde voor *Shared Space*-verblijfsruimten: geen verkeerslichten. Die zorgen voor een dwingende scheiding van weggebruikers, terwijl juist het delen en de onderlinge communicatie centraal staan.

Gemengde functies

Het vijfde uitgangspunt voor een goed functionerende verblijfsruimte is dat de straat en de ruimte ook inderdaad door verschillende doelgroepen en voor verschillende doeleinden wordt gebruikt. Dit kan bijvoorbeeld een intensief gebruik door winkelend publiek zijn met frequent oversteken (zoals de locaties Rijksstraatweg in Haren en Schwarzenburgstraße in Köniz, CH), een voetgangersroute in een recreatiegebied (zoals bij Camping De Roggenberg in Appelscha) of de aanwezigheid van een basisschool, zoals in het voorbeeld van OBS De Rieshoek aan de Zuidlaarderweg in Noordlaren (zie de afbeelding hiernaast).



Boven: Rijksstraatweg Haren en Schwarzenburgstraße Köniz
Onder: Camping De Roggeberg Appelscha en OBS De Rieshoek Noordlaren

De visie op veiligheid

Verwachtingspatronen

Verkeerslichten, borden en verkeerswetgeving hebben het verkeer veiliger gemaakt. En toch gebeuren er nog steeds ongevallen. Dat kan niemand voorkomen. 100% veiligheid bestaat niet. SWOV wijst in dit verband op het feit dat ongeveer 90% van de ongevallen op een of andere manier terug te voeren valt op menselijke fouten.¹

Het is simpelweg niet mogelijk om alle informatie uit de omgeving te registreren. Wie daarbij dan ook nog eens erop gespitst is om bepaalde informatie niet te missen, ziet andere, zeer essentiële informatie over het hoofd. We denken van onszelf dat we belangrijke informatie of veranderingen van een situatie beslist zouden opmerken. Maar dat is niet waar. Wie zichzelf wil testen kan te rade gaan bij de experimenten van Daniel J. Simons, hoogleraar psychologie aan de universiteit van Illinois².



Een van de experimenten van Daniel J. Simons

Er is veel over nagedacht hoe de kans op deze menselijke fouten verkleind kan worden. Naar blijkt reageren verkeersdeelnemers "bij voorkeur automatisch op verkeerssituaties. Dat kost namelijk minder mentale inspanning, en ze maken minder fouten, als de situatie tenminste klopt met de verwachtingen waarop de routine gebaseerd is"³. Maar dat betekent niet dat onverwacht gedrag van anderen ook altijd tot een onveilige situatie leidt. Automobilisten reageren daarop met aanpassing van hun eigen gedrag. En hoe duidelijker de verwachtingen worden doorbroken des te effectiever de aanpassing aan een onverwachte situatie. Cruciaal zijn daarbij twee factoren: je moet *onzeker* zijn over hoe een andere weggebruiker zich gaat gedragen en er moet voldoende tijd en ruimte zijn om op het gedrag van die ander te reageren⁴.

De inrichting van de weg kan helpen het onverwachte te verwachten. Als de inrichting duidelijk maakt dat men zich op een verkeersader bevindt, dan verwacht men van de andere verkeersdeelnemers verkeersgedrag en gedraagt men zich ook zelf als verkeersdeelnemer. Blijkt uit de inrichting dat men zich in een verblijfsgebied bevindt, dan wordt het gemakkelijker om van anderen onverwachte gedragingen te verwachten en zelf zijn gedrag aan deze sociale context aan te passen.

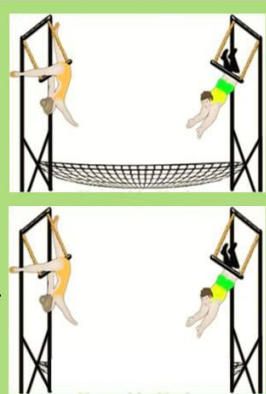
Risico-compensatie

Hoe veiliger we ons voelen, hoe meer risico we durven te nemen. Dit verschijnsel wordt aangeduid met het begrip risico-compensatie of risico-homeostase. Het principe werd geïntroduceerd door Gerald Wilde. Volgens zijn onderzoek streven mensen in hun gedrag naar een constant risiconiveau, waarbij de balans tussen verwachte voordelen en nadelen van hun gedrag optimaal is. Zijn conclusie is dat mensen zich onveilig gedragen wanneer zij een laag risico voelen. Dit kan bijvoorbeeld door harder te gaan rijden. Uit ander onderzoek bleek ook het omgekeerde: in situaties waar relatief langzaam werd gereden, schatten automobilisten het risico relatief hoog in, terwijl in situaties waar relatief hard werd gereden,

Risicocompensatie:

De acrobaten op het bovenste plaatje hernaast hebben een veiligheidsnet. Ze weten: mij kan niets gebeuren en ze kunnen dan ook allerlei riskante toeren uithalen.

Het koppel op het onderste plaatje heeft geen veiligheidsnet. Zij weten dus, dat ze voorzichtig moeten zijn en geen onverantwoorde risico's moeten nemen.



Hoe risicocompensatie werkt

¹ SWOV Factsheet Inhoud en evaluatie van verkeerseducatieprogramma's, Leidschendam, 2010

² Informatie en video's hierover zijn te vinden op: <http://www.simonslab.com/videos.html>

³ Davidse, R.J. e.a., Verschillen in veiligheid van wegtypen verklaard vanuit een verkeerskundige en een verkeerspsychologische benadering; SWOV, Leidschendam, 2002

⁴ Vgl. Houtenbosch, M.; *Expecting the unexpected*, www.swov.nl

zoals op brede secundaire wegen, relatief lage risicoschattingen werden gegeven⁵. Maar Wilde's hypothese – onveilig gedrag door een gevoel van laag risico – is niet onomstreden, want het omgekeerde – veilig gedrag door een gevoel van hoog risico – volgt hier niet vanzelfsprekend en niet voor iedereen uit.

Objectief en subjectief

Veiligheid bestaat altijd uit twee componenten: de objectieve veiligheid, die op metingen van het aantal ongevallen en de gevolgen daarvan berust (letsel, schade, kosten), en de subjectieve veiligheid, d.w.z. de afwezigheid van gevoelens van dreiging en gevaar, de beleving van veiligheid.

De factoren die bij de beleving en acceptatie van risico en dus ook van veiligheid een rol spelen zijn in afb. 10 weergegeven. Aan de oorspronkelijke tabel is hier het aspect maatschappelijke consensus toegevoegd. Naarmate we het erover eens zijn dat bepaalde gedragingen of verschijnselen riskant zijn, zijn we er ongeruster op en minder geneigd tot acceptatie. Omgekeerd geldt dit ook voor maatregelen tot verlaging van het risico.

Zebrapaden en stoplichten

De maatschappelijke consensus over het positieve effect van verkeerslichten en zebra's op de veiligheid is groot, terwijl ze lang niet zo veilig zijn als we denken. Bijna dagelijks gebeuren incidenten en vaak zelfs ongelukken met slachtoffers. Vooral onder fietsers en voetgangers, ook al bevonden ze zich op een voetgangersoversteekplaats, al dan niet voorzien van verkeerslichten.

"Over het algemeen verbeteren verkeerslichten de verkeersveiligheid niet. Dit komt doordat het verkeer niet naar plaats wordt gescheiden maar naar tijd, waardoor er bij roodlichtovertredingen alsnog ongevallen kunnen ontstaan. Omdat daarbij de snelheid vaak hoog is, resulteert dit in een ernstig conflict."

Deze opmerkelijke uitspraak staat in het factsheet Kruispunttypen van de SWOV (p. 2). Dit standpunt wordt bekrachtigd door Duurzaam Veilig: "Kruispunten zijn bij voorkeur niet door verkeerslichten geregeld", juist vanwege de ernst van de gevolgen bij overtredingen. Ook het SWOV – Rapport *Veiligheid op kruisingen van verkeersaders binnen de bebouwde kom* bericht komt tot opmerkelijke volgende conclusies:

"De kruispunten met verkeerslichten hebben dus in vergelijking met elk van de andere kruispunttypen steeds een significant hogere risicowaarde. De kruispunten zonder voorrangregeling daarentegen hebben in vergelijking met de andere typen steeds een significant lagere risicowaarde. (p. 25)

Opzienbarende cijfers ook in het SWOV-Factsheet *Oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers*. "Meer dan de helft van de ernstige ongevallen (met doden of ziekenhuisgewonden) waarbij fietsers of voetgangers zijn betrokken vindt plaats tijdens het oversteken. Naar schatting gebeurt 32% van deze ongevallen op oversteekvoor-

Factoren die risicobeleving en –acceptatie beïnvloeden	→ Meer zorgen en minder acceptatie	→ Minder zorgen en meer acceptatie
Vrijwilligheid van de blootstelling	Onvrijwillig	Vrijwillig
Zichtbaarheid blootstelling	Zichtbaar	Niet zichtbaar
Beheersbaarheid blootstelling	Laag	Hoog
Betrouwbaarheid informatiebron	Onbetrouwbaar	Betrouwbaar
Aard van het incident	Technisch, man made	Natuurverschijnsel
Vertrouwdheid met het risico	Laag	Hoog
Soort calamiteit	Geconcentreerd ¹	Verspreid ²
Mate waarin men zich met de getroffen kan identificeren	Hoog	Laag
Media-aandacht	Veel aandacht, met veel emoties	Wenig aandacht, met zakelijke informatie
Vertrouwen in instanties	Laag	Hoog
Voorstelbaarheid van de riskante gebeurtenis	Hoog	Laag
Verdeling van voor en nadelen	Oneerlijk	Eerlijk
Maatschappelijke consensus	Groot	Klein

¹ Veel mensen tegelijk getroffen (ramp)
² Effecten uitgespreid over tijd / ruimte, (bijvoorbeeld roken)

Bewerkte tabel; bron: Karakteristieken van risico's en de invloed ervan op zorgen over risico's en de acceptatie van het risico (RIVM, 2001), in: Beleving van verkeersonveiligheid, SWOV, 2008

Factoren voor risicobeleving

de Volkskrant

Zebrapad: Pas op, en zeker niet oversteken!

ROTTERDAM - Een Rotterdamse automobiliste die net haar rijbewijs heeft gehaald, heeft deze week een belangrijke les geleerd: niet stoppen voor een zebrapad.

De 19-jarige vrouw, het theorieboekje nog vers in het geheugen, deed dat wel. Fout, anno 2006 in een Nederlandse grote stad. Een vrachtwagen boorde zich in de achterkant van haar lesauto. De vrouw kwam er genadig vanaf. Na onderzoek in het ziekenhuis mocht ze naar huis.

Het incident kreeg enige aandacht omdat een paar dagen eerder een vader met vier kleine kinderen werd geschept door een auto die doorreed bij een zebrapad. Ook die vader en die kinderen hielden zich niet aan de ongeschreven verkeerswet: je steekt pas over als alle auto's voorbij zijn. Ook op een zebrapad. Dat klinkt hard en onrechtvaardig, en dat is het ook.

Maar het is waar. De Leidse psycholoog professor Wagenaar vindt er geen doekjes om: 'De verantwoordelijkheid voor het voorkomen van verkeersongelukken op zebrapaden, bijvoorbeeld bij scholen, ligt in de praktijk geheel bij kleuters. Die hebben net de verkeersregels geleerd en moeten zelf een inschatting maken of ze zich eraan gaan houden. Ja: ik heb voorrang. Nee: ik steek toch maar niet over.'

⁵ Heino, A.; Risk taking in car driving; perceptions, individual differences and effects of safety incentives, 1996

zienen [...] Maar werkelijk betrouwbaar onderzoek over de veiligheid van oversteekplaatsen is er volgens SWOV niet⁶.

In de verkeerseducatie wordt daarom telkens weer de nadruk gelegd op voorzicht bij het oversteken op voetgangersoversteekplaatsen:

« Kijk uit je doppen

Voorrang hebben betekent niet dat je blindelings mag oversteken. Wees voorzichtig als je op het zebrapad begeeft en hou rekening met naderende wagens. Zal deze wagen stoppen? Heeft de bestuurder me gezien? Wordt hij ingehaald door een andere bestuurder die lak heeft aan het verkeersreglement? Steek niet over als het naderende voertuig hierdoor bruusk moet remmen.

Zoek oogcontact!

Door oogcontact worden problemen vermeden. Als je oogcontact hebt met de bestuurder, weet hij dat je hem gezien hebt en weet je dat je veilig kunt oversteken. Om hem te bedanken kan je je hand opsteken of met het hoofd knikken: hoffelijkheid werkt aanstekelijk.

Wees op je hoede!

Blijf tijdens het oversteken naar links EN naar rechts kijken. Het is immers mogelijk dat voertuigen uit één richting stoppen, maar dat de voertuigen uit de andere richting gewoon doorrijden. Vergeet niet dat fietsers en bromfietsers in sommige eenrichtingsstraten van beide kanten kunnen komen. »

(<http://www.goo-web.eu/iframes/mobieler/68.html>)

Dit onderscheidt zich niets van wat er in *Shared Space* – verblijfsgebieden van de weggebruikers verwacht wordt

Een ander perspectief op veiligheid

In de verkeerseducatie wordt er telkens op gewezen dat men geen voorrang *heeft*, maar erop moet wachten dat men voorrang *krijgt*. Men mag er nooit blindelings op vertrouwen. Hierin onderscheidt *Shared Space* zich niet van verkeersveiligheidsconcepten. Maar *Shared Space* gaat een stap verder. Veiligheid ontstaat volgens dit concept juist doordat regulerende maatregelen ontbreken. Hoe werkt dat?

Als je de straat zoveel mogelijk inricht zonder de 'gewone' verkeersregulerende maatregelen, zoals verkeerslichten, drempels, borden, trottoirbanden etc., dan ontstaat voor automobilisten een ongewone situatie: Waar is de rijbaan met de witte belijning, waar zijn de trottoirbanden die de grenzen van 'mijn' gebied aangeven? Is dit überhaupt wel een straat? Of is het een langgerekt plein? Mag ik hier wel rijden? En hoe hard? De straat is er niet meer vanzelfsprekend voor auto's; eigen inzicht en eigen verantwoordelijkheid van hen die de straat gebruiken staan voorop. Dit wordt volgens het *Shared Space*-concept niet afgedwongen, maar het ontstaat vrijwillig. Automobilisten zien vele gebruikers verschillende dingen doen. Zij minderen vaart en het wordt mogelijk met anderen te communiceren. Door de lagere snelheden en de onderlinge communicatie kunnen voetgangers gemakkelijker oversteken. En hoe meer voetgangers er zijn, d.w.z. hoe sterker de langzame weggebruikers zijn vertegenwoordigd, des te beter functioneert het. Doordat er meer mensen komen ontstaat ook een basis voor nieuwe (economische) activiteiten, zoals terrasjes en nieuwe winkels, die op hun beurt weer de nieuwe inrichting versterken. Al deze componenten staan als communicerende vaten met elkaar in verband. Het evenwicht is belangrijk. Cruciaal is daarbij dat voetgangers de ruimte die zij krijgen inderdaad ook nemen.

Kun je Shared Space overal toepassen?

Hiervoor op pagina 6 is gezegd dat *Shared Space* een concept voor de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte is. Dat aan het begin de afweging staat of men de ruimte gaat inrichten voor het verkeer of om te verblijven. En dat, als men besluit voor 'verblijf', dit door de inrichting ook zo duidelijk mogelijk tot uitdrukking zou moeten worden gebracht.

De vraag zou dus eigenlijk niet moeten zijn of je *Shared Space* overal kunt toepassen, maar of je overal een verblijfsgebied kunt inrichten.

Maar kun je dat wel overal doen?

⁶ Vgl. SWOV Factsheet Oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers; Leidschendam, 2010

Het antwoord hierop is 'ja, mits'. Namelijk als drie uitgangspunten in acht worden genomen

- Het hoofdwegennet (zoals op pagina 8 onder het 'trapje van Monderman' beschreven) is op orde of kan op orde worden gebracht;
- Het gaat om een gebied, een weg of een straat die niet primair dient voor de afwikkeling van verkeer;
- Op de locatie of route is in potentie een diversiteit aan gebruikers, functies en activiteiten aanwezig, denkbaar of gewenst;

Is Shared Space duur?

Een verblijfsgebied dat volgens de principes van *Shared Space* is ingericht hoeft niet duurder te zijn dan een traditionele inrichting. Zo'n inrichting is altijd maatwerk, ook wat het beschikbare budget betreft. Er zijn, zoals hierboven gezegd, geen voorschriften over hoe een goed verblijfsgebied eruit zou moeten zien, en welke materialen gebruikt moeten worden. Je kunt het ontwerp en de uitvoering dus zo duur of zo goedkoop maken als je wilt.

Voor een reële berekening zou men een opstelling moeten maken van de kosten voor planvorming en ontwerp, voor de uitvoering en voor het onderhoud. Belangrijk aspect van een traditionele inrichting is dat ook borden en belijning kosten met zich meebrengen, zowel in aanleg als in onderhoud. Eventuele baten voor een verblijfsgebied conform *Shared Space* kunnen liggen op economisch vlak, doordat door verbetering van de ruimtelijke kwaliteit kansen voor nieuwe bedrijvigheid ontstaan. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse zou hier meer helderheid in kunnen brengen. Maar dit is een zeer complexe materie die later in de paragraaf 'Effecten op de lokale economie' op pagina 22 nog een keer ter sprake komt.

De relatie met Duurzaam Veilig

In februari 2011 is een onderzoek afgesloten waarin de concepten Duurzaam Veilig (DV) en *Shared Space* met elkaar zijn vergeleken⁷. Men wilde nagaan of deze twee concepten elkaar uitsluiten of bij elkaar aansluiten. Beide concepten zijn eigenlijk niet goed met elkaar te vergelijken. DV is een verkeersveiligheidsconcept. Doel is "het voorkomen van ongevallen en het verminderen van de kans op ernstig letsel, ofwel preventie. Daarbij staat een generieke aanpak centraal, wat betekent dat die kenmerken van het wegverkeer worden aangepakt waarvan algemeen bekend is dat ze onveiligheid veroorzaken."⁸ Vanuit dit uitgangspunt is een samenhangend stelsel van ontwerprichtlijnen voor stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen ontwikkeld. *Shared Space* daarentegen is geen verkeersconcept en ook geen verkeersveiligheidsconcept, maar een integrale gebiedsvisie, waarin gekeken wordt naar een samenhangend netwerk van verkeers- en verblijfsgebieden waarna ingezoomd wordt op het mensvriendelijk inrichten van een concrete weg of wegvak met de bijbehorende omgeving. Voordat gekeken wordt naar de inrichting maak je een keuze: is dit een verkeersruimte of een verblijfsruimte? Voor en *verkeersruimte* zijn bestaande richtlijnen (zoals Duurzaam Veilig) van toepassing. Voor een verblijfsruimte maak je een inrichting die past bij wat mensen met die plek en op die plek willen doen. Al hebben beide benaderingen een andere focus, ze staan elkaar niet in de weg. Tot deze conclusie komt ook het vergelijkende onderzoek:

« De belangrijkste conclusie uit het onderzoek is dat DV en *Shared Space* uitstekend kunnen samengaan bij de inrichting van erftoegangswegen en verblijfsgebieden. Hier kan de ontwerper gebruik maken van 'the best of both worlds'.

Ook bij wegen die net geen erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg zijn kan *Shared Space* al dan niet in combinatie met uitgangspunten van DV toegepast worden, wanneer er een goede monitoring van het gebruik en evaluatie van de doelstellingen plaatsvindt.

Voor zuivere gebiedsontsluitingswegen en de stroomwegen biedt DV de beste uitgangspunten om te komen tot een veilige inrichting. »

⁷ CROW Publicatie 303, Duurzaam Veilig en *Shared Space* – een vergelijking; Ede, 2011

⁸ Idem

De kaden in Drachten

Het kruispunt Torenstraat – Drijft in Drachten (ook bekend als 'De Kaden') is ingericht als plein. De verkeerslichten zijn verwijderd en het kruispunt is van gevel tot gevel beklinkerd. Dit is, als we kijken naar de ongevallencijfers, voor deze locatie niet de passende oplossing geweest. Waarom is dat zo?

Torenstraat - Drijft: een korte schets van de locatie

Het kruispunt van wegen (gemotoriseerd verkeer naar drie kanten, (brom)fietsers, voetgangers en beperkte toegang voor laden en lossen naar een kant) met verkeerslichten is vervangen door een plein met klinkerbestrating en twee zebrapaden. Stedebouwkundigen zijn juist over deze locatie erg enthousiast, omdat hier, op de zebrapaden na, helemaal geen gebruik wordt gemaakt van sturende verkeerskundige ontwerpelementen. Toch is dit, kijkend naar de ongevallencijfers en de acceptatie door de gebruikers de minst succesvolle locatie. Het aantal ongevallen is hier meer dan verdubbeld en er gebeuren ook ongevallen met letsel schade.

Er zijn twee mogelijke redenen aan te voeren die, waarschijnlijk in combinatie, hebben geleid tot het hogere aantal ongevallen:

- Automobilisten rijden met te hoge snelheid
- Op drukke tijden kunnen weggebruikers niet met de vrije pleinstructuur overweg.

De hoge snelheden worden vooral uit noordelijke en zuidelijke richting gemeten:



Hier is de overgang van 'gewone' inrichting naar het Shared Space –plein zeer abrupt en onverwacht. Automobilisten hebben amper gelegenheid om vaart te minderen voordat zij op het plein komen. De waardering voor deze locatie door de gebruikers is uitzonderlijk laag. Uit vele gesprekken blijkt dat weggebruikers deze plek vooral op drukke tijden mijden – niet alleen voetgangers en fietsers, maar ook automobilisten. Locatie De Kaden laat zien wat er gebeurt wanneer men uitsluitend kijkt naar een geïsoleerde plek zonder aandacht te besteden aan het overgangsgebied en zonder de toelijdende wegen bij het ontwerp te betrekken. Het was een belangrijke les voor volgende projecten zoals bijvoorbeeld de Rijksweg in Haren, waar de weg de weggebruiker geleidelijk op het Shared Space –verblijfsgebied voorbereidt.

Het belang van een goed overgangsgebied tussen verkeers- en verblijfsruimte

Rijksweg in Groningen en Haren



- Rijksweg in de gemeente Groningen
- Vrijliggend fietspad (rood)
 - Scheiding weg en fietspad door struiken
 - Dubbele asmarkering
 - Haven voor bushalte



- Rijksweg in de gemeente Haren
2 km voor Shared Space –rotonde:
- Vrijliggend fietspad (groen)
 - Scheiding weg en fietspad door gras
 - Geen asmarkering
 - Bus stopt op de weg



- Rijksweg 200 m voor Shared
Space –rotonde:
- Vrijliggend fietspad wordt fietsstrook



- Rijksweg 50 m voor Shared Space –
rotonde:
- Fietsstrook verdwijnt



- Ingang centrum Haren:
Ronde als toegang naar Shared
Space - verblijfsgebied



- Shared Space - verblijfsgebied Haren:
Rijbaan met brede trottoirs na rotonde

Hoofdstuk 2: Ervaringen en resultaten uit de praktijk

In het vorige hoofdstuk is *Shared Space* uitvoerig beschreven. Als belangrijkste basisprincipes kwamen naar voren:

- *Shared Space* staat voor een integrale gebiedsvisie, waarin gekeken wordt naar een samenhangend netwerk van verkeers- en verblijfsgebieden en hoe deze laatste kunnen worden ingericht.
- In *verkeersgebieden* blijven bestaande ontwerprichtlijnen van toepassing. De weg maakt aan de gebruikers duidelijk dat van hen verwacht wordt de verkeersregels te respecteren. Zij dragen bij aan een soepele en veilige afwikkeling van het verkeer.
- In *Shared Space-verblijfsgebieden* geldt maatwerk voor de inrichting. De weg maakt aan de gebruikers duidelijk dat alle gebruikers even belangrijk zijn. Van iedereen wordt verwacht normale fatsoensregels te respecteren en iedereen is verantwoordelijk rekening te houden met onverwacht gedrag van anderen. Praktisch betekent dit dat automobilisten lage snelheden moeten accepteren.
- Bij de uitwerking staat de mens als gebruiker van de openbare ruimte centraal. Wat willen of kunnen we in die ruimte doen, welke functies kunnen we aan de ruimte geven en hoe kunnen we er kwalitatief hoogwaardig vorm aan geven?

Voor de inrichting van *Shared Space* – verblijfsgebieden zijn vervolgens de belangrijkste uitgangspunten beschreven:

- De mens centraal
- Eigen verantwoordelijkheid
- Actieve betrokkenheid – onderhandelen en leren
- Gemengde functies
- Ruimtelijke inrichting

In dit hoofdstuk gaan we in op de ervaringen die tot nu toe met *Shared Space*–verblijfsgebieden zijn gemaakt. Hierbij vooraf drie kanttekeningen:

- Hoewel er vooral in de provincie Fryslân al meer dan 50 locaties op basis van het *Shared Space*–concept zijn ingericht, zijn nog niet veel kwantitatieve gegevens beschikbaar. Lang niet altijd is een nulmeting gedaan die een vergelijking van voor- en na-situatie überhaupt mogelijk maakt. En als dit wél is gebeurd, dan kunnen op grond van een vergelijking van de voor- en de na-situatie wetenschappelijk gezien nog geen conclusies over het specifieke *Shared Space*–karakter getrokken worden. De na-situatie zou immers ook door een traditionele herinrichting kunnen zijn verbeterd.
- Ook waren de doelstellingen bij de experimentele projecten niet altijd van tevoren helder gedefinieerd. Dat maakt een evaluatie niet gemakkelijk. Welke criteria zijn relevant voor de evaluatie, en op basis waarvan beoordeel je of het project een succes is of niet?
- Om de mening van de gebruikers te achterhalen zijn in de meeste gevallen enquêtes gehouden. Bij deze enquêtes zijn echter vraagtekens te plaatsen. Ten eerste is niet altijd duidelijk hoe representatief ze zijn. Ten tweede zijn de weggebruikers vaak niet gespecificeerd (naar leeftijd, geslacht, vervoerwijze, mobiliteit resp. mobiliteitsbeperking, persoonlijke achtergrond etc.). Ten derde zijn de enquêtes doorgaans beperkt tot die mensen die de locaties op dat moment gebruiken, waardoor eventueel vermijdingsgedrag niet in beeld komt. Vooral voor de kwetsbare weggebruikers is dit een belangrijk aspect. En ten vierde zijn de enquêteresultaten niet in focusgroepen verdiept waardoor de inzichten erg oppervlakkig blijven.

Dit alles zijn leerpunten geweest voor een verbeterd evaluatiemodel (zie de checklist in de bijlage) dat echter nog niet is toegepast. Om in dit hoofdstuk toch een indicatie over de bereikte resultaten te kunnen geven, zijn de uitgevoerde evaluaties als uitgangspunt genomen. We baseren ons op evaluaties⁹ van de volgende locaties:

⁹ Bronnen:

- 1 Laweiplein te Drachten, Evaluatie van de herinrichting tot plein met rotonde, NHL, 2005;
- 2 Shared Space Haren, Evaluatie en integratie, Grontmij Nederland, Haren, 2008;
- 3 Verkehrsuntersuchung in der Gemeinde Bohmte unter besonderer Berücksichtigung der Wirkungen des Shared Space Bereiches, LOGIS.NET RIS-Kompetenzzentrum, Osnabrück 2009
- 4 Wirkungsanalyse Umgestaltung Zentrum Köniz, Matti, D. e.a.; Luzern 2006

- Laweiplein in Drachten;
- Rijksstraatweg in Haren;
- Bremer Straße in Bohmte, Duitsland,
- Schwarzenburgstraße/Blauäcker in Köniz, Zwitserland; (niet uitgevoerd onder het 'label' *Shared Space*, maar wel vanuit dezelfde uitgangspunten en intenties).

Oorspronkelijke situatie



Laweiplein, Drachten

Na de herinrichting



Bij de beschrijving wordt ingegaan op de volgende aspecten:

- Verkeersveiligheid
- Ruimtelijke kwaliteit
- Mobiliteit en bereikbaarheid
- Sociale effecten, leefbaarheid en gedrag
- Effecten op milieu en lokale economie

Waar mogelijk wordt dit gespecificeerd voor de verschillende functies van een weg of een locatie, zoals winkelgebied, woongebied of doorgaande weg. Zijn al deze locaties geschikt om als verblijfsgebied volgens de uitgangspunten van *Shared Space* in te richten? Wat zijn de resultaten?

Daarnaast wordt ingegaan op de waardering door de verschillende weggebruikers. Wat vinden automobilisten, fietsers en voetgangers van de *Shared Space*-gebieden en hoe schatten zij hun eigen veiligheid en die van anderen in?

Verkeersveiligheid

Hoewel de verbetering van de verkeersveiligheid doorgaans

niet de centrale doelstelling voor de toepassing van het *Shared Space*-concept is geweest is het belangrijk om na te gaan welke invloed deze wijze van inrichten op de veiligheid heeft. Hierboven is al gezegd dat er onvoldoende kwantitatieve gegevens voor betrouwbare conclusies beschikbaar zijn, enerzijds omdat er niet altijd een nulmeting is uitgevoerd en anderzijds omdat (positieve) veranderingen niet per se op het specifieke *Shared Space*-karakter terug te voeren zijn.

De gegevens over snelheden en ongevallen die hieronder worden weergegeven zijn gebaseerd op de evaluaties die voor de voor vier genoemde locaties zijn uitgevoerd.



Rijksstraatweg, Haren



Bremer Straße, Bohmte



Schwarzenburgstrasse / Blauäcker, Köniz



Snelheid

- Waar gemeten is de snelheid van het gemotoriseerde verkeer laag.

Details over de snelheden

- De snelheden voor en na de nieuwe inrichting zijn in Haren en in Köniz gemeten.
- Voor de herinrichting was de toegestane snelheid op de Rijksstraatweg in Haren 50 km/h. Over de daadwerkelijke gemeten snelheid in de oorspronkelijke situatie wordt in de evaluatie geen uitspraak gedaan. Sinds de herinrichting bedraagt de toegestane snelheid op de Rijksstraatweg in de kom van Haren 30 km/h. De daadwerkelijk gemeten snelheid in Haren ligt na de herinrichting gemiddeld bij 29 km/h.
- In Köniz is er sprake van een snelheidsreductie van ca. 2,5 km/h.
- Lage snelheden (V85 van ≤ 30 km/h) worden ook in negen andere Shared Space-verblijfsgebieden gemeten. In weer drie andere Shared Space-verblijfsgebieden ligt de V85 hoger (34, 48 resp. 53 km/h). Op geen van deze locaties is een nulmeting uitgevoerd.¹⁰

Ongevallen

- Het aantal ongevallen is voor zover gemeten ten opzichte van de oorspronkelijke situatie teruggelopen.
- Ook de aard van de ongevallen is veranderd: er gebeuren na de herinrichting hoofdzakelijk ongevallen met uitsluitend materiële schade.

Details over de ongevallen

Drachten

Het kruispunt op het Laweiplein viel in de categorie 'black spot'. Het aantal ongevallen is in de onderzochte periode (2002 – 2008 na de herinrichting, vergeleken met 1997 – 2000 voor de herinrichting) bijna gehalveerd. Dit is niet rechtstreeks of uitsluitend toe te schrijven aan de inrichting als Shared Space-verblijfsgebied, want ook met een traditionele rotonde kan een verbetering worden bereikt ten opzichte van een kruispunt met verkeerslichten.

Haren

In Haren is het aantal ongevallen gedaald met 46%. Het aantal letselongevallen is gedaald met 83%. In een periode van drie jaar na de herinrichting is één ongeval met letselschade geregistreerd, tegenover negen in de periode van drie jaar voor de herinrichting.

De herinrichting viel in Haren samen met een verlaging van de snelheidslimiet naar 30 km/h voortvloeiend uit DV. Het is daarom niet na te gaan of de daling van het aantal ongevallen te danken is aan deze nieuwe maximumsnelheid of aan de nieuwe inrichting. Wel valt op dat Haren-centrum een van de sterkste dalers is in de gehele gemeente. Hoewel de fietsers en auto's gebruik maken van dezelfde rijbaan is het aantal ongevallen tussen deze beide categorieën niet toegenomen.

Bohmte

In Bohmte was ook voor de herinrichting sprake van weinig letselongevallen (bij 16% van het totale aantal ongevallen was sprake van letsel, tegen 27% in de hele Landkreis Osnabrück), maar na de realisering van Shared Space is dat percentage verder gedaald naar 8,7%. Een opmerkelijke stijging vond plaats in de categorie ongevallen met lichte blikschade, allemaal op dezelfde locatie bij een parkeerplaats voor een restaurant, waar men telkens een straatlantaarn raakte die inmiddels is verplaatst. In de periode van een jaar na oplevering gebeurden er drie ongevallen tussen fietsers, waarvan twee met licht letsel, die echter volgens informatie van de politie geen van alle te wijten zijn aan de herinrichting als Shared Space-verblijfsgebied. Bij geen van de ongevallen waren voetgangers betrokken.

Mobiliteit en bereikbaarheid

- De doorrijtijden voor automobilisten en OV zijn op alle geëvalueerde locaties verkort. Wel ontstaan er af en toe opstoppingen door ladende of lossende vrachtwagens.
- De toegankelijkheid voor rollatorgebruikers is verbeterd door het wegvallen van trottoirbanden.
- Een bijzondere situatie ontstaat voor blinden en slechthzienden. Voor meer details wordt verwezen naar pagina 24.

¹⁰ Bron: NHL, *Respect in plaats van regels*, publicatie verwacht in juni 2011.

- Vanwege de gevoelde onveiligheid is het mogelijk dat ouderen sommige van de locaties mijden, maar hiervoor zijn geen cijfers bekend. Wel blijken vooral respondenten boven de 60 jaar de sociale veiligheid positiever te beoordelen dan voorheen. Ook blijken vooral jongere mensen zich zorgen te maken over de veiligheid van ouderen. (Vgl. p. 31, onder de kop Köniz).

Details over mobiliteit en bereikbaarheid

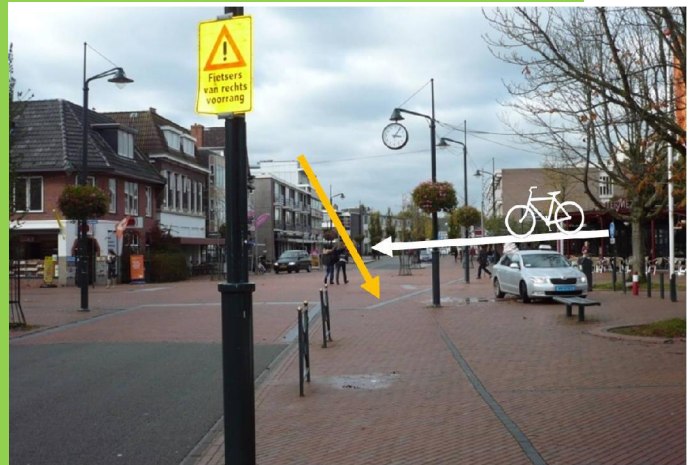
Drachten

Op het Laweiplein boeken bussen in de avondspits 75% tijdswinst.

Zowel voetgangers als fietsers krijgen op de daartoe aangewezen plaatsen voorrang bij het oversteken. Lange wachttijden treden voor deze groepen niet op. Videobeelden bevestigen dit beeld. In vergelijking met de oude situatie is daarnaast veel minder sprake van ongebruikelijke oversteekbewegingen.

Haren

De Rijksstraatweg wordt minder dan voorheen als barrière ervaren. Het oversteken wordt door het merendeel van de ondervraagden als eenvoudiger ervaren (eenvoudiger over te steken dan voorheen: 49%; lastiger over te steken: 26%; geen mening of geen verschil tussen oude en nieuwe situatie: 21%). Observaties laten zien dat men bij het oversteken doorgaans de kortste weg kiest. Waar mensen kunnen kiezen voor een zebrapad, steekt desondanks circa de helft over buiten de zebrapaden. Bij het oversteken op het zebrapad krijgt men in circa 90% van de gevallen voorrang. Op het Raadhuisplein krijgt men ook buiten het zebrapad incidenteel voorrang. Dit gebeurt elders niet. Vermoedelijk beïnvloedt het pleinkarakter het sociale gedrag.



Haren: fietsers van rechts krijgen en nemen geen voorrang

In Haren moeten fietsers vanuit het Raadhuisplein geregeld wachten omdat zij daar geen voorrang krijgen en nemen. Kennelijk wordt de gelijkwaardigheid van de kruising, waarop fietsers van rechts voorrang hebben, niet onderkend. De oorzaak ligt mogelijk in de vormgeving van de aansluiting van de zijstraten met natuurstenen opsluiting van de zijstraten waardoor de suggestie van 'stopstreep' gewekt kan worden. Om op de voorrang attent te maken is een extra bord toegevoegd (zie afb. 12).

Bohmte

In Bohmte vindt de meerderheid van de respondenten het oversteken voor voetgangers langer duren. Uit observatie tijdens de evaluatie is echter gebleken dat er amper wachttijden voor voetgangers ontstaan. In het evaluatierapport wordt opgemerkt, dat "de wachttijd afhankelijk is van het individuele zelfbewustzijn van de betreffende voetganger. Zodra een voetganger kenbaar maakte te willen oversteken of het initiatief hiervoor werd doorgang verleend."

Köniz

In Köniz ligt voor 80% tot 90% van de voetgangers de wachttijd bij het oversteken beneden de 10 seconden.

Ruimtelijke kwaliteit

- Op alle locaties is een attractievere en rustigere weg ontstaan die past bij de omgeving.
- Een ruime meerderheid van de ondervraagde weggebruikers is tevreden over de ruimtelijke kwaliteit, maar dit zou mogelijk ook bij een andere wijze van inrichting het geval geweest zijn.

Details over de ruimtelijke kwaliteit

Drachten



Laweiplein Drachten

Op het Laweiplein bevindt zich de stadsschouwburg en vlakbij zijn het Museum Drachten en het gemeentehuis. De culturele uitstraling van het plein wordt door de inrichting benadrukt. De fontein en de boomgroepen ebnadrukken het verblijfskarakter. Het plein is sober maar zorgvuldig gedetailleerd. Bij bijzondere gelegenheden wordt het feestelijk verlicht (afb. 13).

Haren

In Haren valt vooral de afwisseling tussen straat- en pleingedeelten op. In eerste instantie was dit ingegeven door het beperkte budget, want oorspronkelijk wilde men voor het hele traject uitsluitend klinkers gebruiken. Juist de afwisseling blijkt achteraf een goede keuze omdat hierdoor een levendige structuur ontstaat en juist bepaalde plekken zoals de kerk en de afsplitsing naar het stadhuis benadrukt worden.

Bohmte

In Bohmte is het ontwerp gerealiseerd dat men in Haren in eerste instantie voor ogen had. Dit klinkertapijt van gevel tot gevel oogt nogal saai. Dit had kunnen worden voorkomen door het tapijt op een paar markante punten te doorbreken. Een goede mogelijkheid daarvoor was bijvoorbeeld voor de kerk geweest. Ook het terrasje bij het hotel annex restaurant/café naast de kerk had meer in het zicht kunnen worden geplaatst en door een onderbreking van het klinkertapijt benadrukt kunnen worden om een rust- en aandachtspunt te creëren. Tegelijk had men door een pleinachtige onderbreking bij de kerk en het hotel het stadje een hart kunnen geven. Ook de blindengeleidestroken die in overleg met de blindenorganisaties zijn geplaatst een punt van kritiek. Ze suggereren een begrenzing van de rijbaan. De straatlantaarns zijn links van deze stroken geplaatst en zouden, zo was de bedoeling, het rijgedeelte optisch versmallen. Maar de verlichtingselementen zijn te iel om de concurrentie met de witte blindenstroken te kunnen winnen.

Köniz

De Schwarzenburgstraße in Köniz oogt aantrekkelijker, toegankelijker en levendiger. Dit ontwerp illustreert dat ook asfalt en beton kunnen worden gebruikt om de kwaliteit van een verblijfsgebied te verbeteren. De materialen onderstrepen het stedelijke karakter. Het ontwerp is sober, maar er is aandacht besteed aan details zoals passende straatverlichting, kleine kunstwerken en attentieborden voor de winkels. Ook in Köniz is een kruispunt vervangen door een rotonde. Deze oogt niet erg aantrekkelijk en al met al staan er nog (te) veel verkeersborden.



Rijksstraatweg Haren



Bremer Straße Bohmte



Schwarzenburgstraße Köniz

Sociale effecten, leefbaarheid en gedrag

- Automobilisten rijden rustig en remmen structureel licht af om voetgangers en fietsers doorgang te verlenen.
- Fietsers communiceren duidelijk door hun hand uit te steken.

Details over het gedrag

Drachten

Op het Laweiplein wordt de sociale veiligheid over de hele lijn positiever beoordeeld dan voorheen. Vooral onder de respondenten boven de 60 jaar en onder fietsers valt een toename aan positieve waardering op.



Laweiplein: in een enkel geval linksaf op de rotonde

Automobilisten rijden op het geasfalteerde gedeelte, hoewel niemand hen belet een stuk over het klinkergedeelte af te korten.

Slechts in een enkel geval gebruikt een automobilist de rotonde tegen de rijrichting (zie afb. 20), anders dan in Bohmte, waar dit schering en inslag is.

In vergelijking met de oude situatie is er bij fietsers veel minder sprake van onverwachte oversteekbewegingen of van andere manoeuvres 'tegen de regels'.

Veel voetgangers maken gebruik van de 'fietsoversteek'. Voetgangers die niet op de VOP of de 'fietsoversteek' oversteken worden soms door automobilisten naar die plekken verwezen.

Köniz

Opvallend in Köniz is vooral de toename van de communicatie: meer handgebaren bij automobilisten, maar ook een veel actievere communicatie bij voetgangers. Oogcontacten zijn toegenomen, de intenties worden via lichaamstaal duidelijk tot uitdrukking gebracht, en voetgangers geven zelfs aan automobilisten tekens om door te rijden.

Bijna 90% van de respondenten bevestigt dat automobilisten stoppen na een handgebaar van voetgangers.

Veel voetgangers steken schuin over om de weg af te korten. Zij maken vaak gebruik van de middenstrook om de straat in twee porties over te steken.

Bohmte

In Bohmte is vooral het gedrag van automobilisten bij de rotonde opmerkelijk. Bij weinig verkeer volgen veel automobilisten uit zuidelijke richting het verloop van de straat en gaan 'recht door', terwijl in drukkeren fasen een cirkelbeweging om de rotonde wordt gevolgd. Degenen die de cirkel als rotonde opvatten, eisen echter slechts sporadisch hun 'recht' op voorrang op. De verschillen in interpretatie (is dit wel of geen rotonde?) leiden niet tot conflicten. Aan voetgangers die aangeven te willen oversteken wordt langs de hele straat doorgang verleend.

Er wordt vaak langs of zelfs op de blindengeleidestroken geparkeerd. De doorgaande lijn van de stroken wordt daardoor verstoord.

Haren

In Haren gebruiken fietsers doorgaans de rijbaan en op de pleinen het middengedeelte. Bij opstoppingen door laden/lossen maken zij ook gebruik van de trottoirs. Groepen fietsers nemen vaak de hele breedte van de straat in beslag (maar daarin is Haren geen uitzondering).

Waar voetgangers voor het oversteken kunnen kiezen voor een zebrapad, steekt desondanks circa 50% over buiten de zebrapaden.

Automobilisten stoppen geregeld kort op de pleinen, echter zonder dat dit tot noemenswaardige hinder leidt.



Schets van de 'rotonde' in Bohmte

Effecten op het milieu

- Alleen in Köniz heeft men stilgestaan bij eventuele uitwerkingen op het milieu en dus ook van tevoren gedacht aan een nulmeting. Alleen door het feit dat er langzamer en rustiger wordt gereden is het lawaai daar afgenomen met 2.2 db, en is de CO₂-uitstoot met 30% gedaald.

Effecten op de lokale economie

- Op alle vier geëvalueerde locaties zijn na de herinrichting straatcafés geopend; in Bohmte staat tijdens het seizoen een aardbeienkraam langs de straat.
- Een ander economisch effect betreft de



Nieuwe terrasjes in Haren, Drachten (boven), nieuw café en aardbeien-tentje in Bohmte

reductie van het aantal ongevallen. Voor het Laweiplein heeft de Gesamtverband der Deutschen Versicherer verlaging aan maatschappelijke kosten van € 233.000 naar € 68.000 voor deze locatie berekend¹¹.

Opmerking bij economische effecten

Economische effecten kunnen uiteraard niet één op één worden toegeschreven aan het feit dat de weg beter is ingericht. Er wordt weliswaar vaak een relatie tussen ruimtelijke kwaliteit en economische impulsen gelegd, maar een goede maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA) is tot nu toe nog niet uitgevoerd. Zo'n analyse richt zich op het rendement van een interventie of investering voor de hele maatschappij. Alle effecten die de welvaart en het welzijn beïnvloeden worden daarin meegenomen. Daarbij is vooral de onderlinge samenhang van interventies en investeringen van belang. Dit is een zeer complex geheel, waarin veel factoren een rol spelen en op een meervoudige manier op elkaar inspelen.

Köniz

De herinrichting van het centrum in Köniz gaat veel verder dan een nieuw ontwerp van de straat. Men heeft daar op basis van een omvattend ontwikkelingsplan een aantal ingrepen gepleegd die elkaar versterken. Er is een nieuw groot winkelgebouw en een nieuwe vestiging van de gemeentekantoren gebouwd. Het openbaar vervoer is geïntensiveerd en mede als gevolg van publieke en particuliere nieuwbouwinvesteringen is door huiseigenaren ook in de renovatie van bestaande gebouwen geïnvesteerd. We hebben hier dus te maken met een zeer omvattende en weldoordachte strategie: Er is een aanleiding gecreëerd om naar het centrum te komen en publiekstrekkingen en bushaltes zijn zo gesitueerd dat een constante voetgangersstroom ontstaat. Dit wederom zorgt ervoor dat de ruimte ook daadwerkelijk met en door verschillende gebruikers wordt gedeeld. Een opleving zoals in Köniz is niet te danken aan het enkele feit dat er een mooiere weg is gekomen. De Könizer resultaten zijn dus niet alleen een gevolg van de nieuwe straat, maar van een integrale aanpak. Dit is Shared Space in optima forma.

Omdat het samenspel van directe, indirecte en externe effecten zo complex is zijn er nog geen goede voorbeelden voor een complete MKBA. Zeker wanneer het gaat om effecten van interventies die gericht zijn op de verbetering van de leefomgeving is de kennis nog beperkt. Kwalitatieve en maatschappelijke overwegingen laten zich moeilijk in cijfers vangen en blijven daardoor veelal buiten beeld, terwijl ze toch van eminent belang zijn.

Er ligt hier een taak voor transdisciplinaire onderzoeksteams om meer grip te krijgen op deze weerbarstige materie. Door inzichten uit toegepast en fundamenteel wetenschappelijk onderzoek uit vele wetenschapsdisciplines te koppelen kan de MKBA-systematiek behoorlijk verbeterd worden en mogelijk uitgroeien tot een evaluatiemethode die zowel ex ante als ex post is toe te passen.

De waardering door de gebruikers

- Alle geënquêteerde gebruikers waarden de nieuwe vormgeving en ervaren de locaties als aangenaam verblijfsgebied.
- Ook de sociale veiligheid wordt beter ingeschat. Hierbij moet echter worden aangemerkt dat bewoners en gebruikers na een herinrichting de ruimtelijke kwaliteit doorgaans hoger waarden.
- De verkeersveiligheid wordt echter over het geheel genomen slechter ingeschat dan daarvoor. Vaak zijn het vooral ouderen, voetgangers en fietsers die aangeven zich in de nieuwe situatie onveilig te voelen dan voorheen.

Details over de waardering

Bohnte

In Bohnte vinden sommigen dat de veiligheid is verbeterd omdat er meer rekening met anderen wordt gehouden. Daar staat een andere groep tegenover die van mening is dat er juist minder rekening met elkaar wordt gehouden. Mensen nemen dus 'rekening houden met' heel verschillend waar. Door de onderzoekers is nagegaan of aan deze uitspraken bepaalde categorieën (vervoerswijze, leeftijd, geslacht) te koppelen zijn, maar men kon geen significante relatie ontdekken. Zij concludeerden dat de subjectieve veiligheid vooral een kwestie is van persoonlijkheidskenmerken en zelfvertrouwen.

Köniz

In Köniz zijn twee enquêtes uitgevoerd, in 2005 en in 2006. Opvallend is de goede beoordeling door voetgangers tegenover een slechtere door automobilisten in 2005, vermoedelijk te herleiden naar de constante stroom voetgangers, waaraan automobilisten eerst moesten wennen.

¹¹ Bron: zie voetnoot 10.

In de Nederlandse evaluaties is niet aan de verschillende groepen gebruikers gevraagd of zij ook de situatie voor de andere gebruikersgroepen onveilig achten. Alleen in de evaluatie van Köniz is de vraag gesteld of ouderen de straat na de herinrichting gemakkelijk kunnen oversteken. Mensen boven de 65 geven hierop vaker een positief antwoord dan mensen onder de 65 (77% tegenover 57%). Oudere mensen kunnen dus veel beter met de situatie overweg dan jongere mensen denken dat zij doen.

Een bijzondere positie: blinden en slechtzienden

De vraag naar de veiligheid van blinden en slechtzienden in *Shared Space*-situaties wordt vaak gesteld, en zeer terecht. In 2009 waren er in Nederland naar schatting 78.000 blinden en 238.000 slechtzienden, en de groep slechtzienden zal naar verwachting als gevolg van de vergrijzing toenemen. Nu zijn ruim 70% van alle slechtzienden zelfstandig wonende mensen van 50 jaar en ouder.

Er wordt vaak gezegd dat van de weggebruikers in een *Shared Space*-verblijfsgebied een ander gedrag wordt verwacht dan in een conventionele verkeerssituatie. Ze worden aangemoedigd tot sociaal gedrag, en een andere inrichting van de straat helpt hen daarbij. Daarbij wordt vaak gewezen op het oogcontact tussen mensen. En inderdaad zien we dat mensen op een *Shared Space* – locatie veel vaker naar elkaar kijken en elkaar met kleine gebaartjes laten weten wat zij willen. Maar wat schieten blinde mensen op met oogcontact?

Onderzoek

VISIO, een Nederlandse organisatie voor blinden en slechtzienden werkt samen met de Rijksuniversiteit Groningen, aan een onderzoek naar eventuele knelpunten voor deze groep mensen in *Shared Space*-verblijfsgebieden. Twee vragen staan daarin centraal:

1. Blinden en slechtzienden in relatie tot de andere weggebruikers: hoe werkt voor hen de communicatie en interactie met anderen? Is dat in een *Shared Space*-verblijfsgebieden dan in 'gewone' gebieden?
2. Blinden en slechtzienden in relatie tot de nieuwe inrichting: hoe oriënteren zij zich en hoe vinden zij hun weg in een *Shared Space*?

Oogcontact?

Hoe communiceren blinden en slechtzienden in de openbare ruimte met anderen? Is dat in *Shared Space*-verblijfsgebieden anders dan in 'gewone' straten? Communiceren met anderen doe je eigenlijk voortdurend als je op straat bent.

Neem het zebrapad als voorbeeld: In Duitsland is veel onderzoek naar de veiligheid van zebrapaden gedaan. In 2007 waren er in Duitsland 5.713 ongelukken op een zebrapad, waarbij 21 dodelijk. Duitse onderzoekers van de vereniging van verzekeringsmaatschappijen 'Unfallforschung der Versicherer' (UDV) hebben een vergelijkend onderzoek uitgevoerd, en daarbij is gebleken dat het vooral voor kinderen, ouderen en mensen met een visuele belemmering erg lastig is om de situatie bij een zebrapad goed in te schatten. Wat blijkt namelijk: oogcontact is cruciaal! Alleen als je weet dat de automobilist je gezien heeft en aangeeft dat hij gaat stoppen, kun je veilig de straat oversteken. Een zebrapad verschilt in dat opzicht dus eigenlijk niet van een *Shared Space*-verblijfsgebieden; je moet je er als voetganger van vergewissen dat de automobilist je gezien heeft. Blinden en slechtzienden doen dit dan niet via oogcontact, maar zij gebruiken daarvoor hun stok en zij controleren via hun gehoor of de auto ook echt stopt. Toch is er één heel belangrijk verschil tussen *Shared Space* en een gewone straat. In een gewone straat rijden auto's behoorlijk hard, en daardoor merken ze je vaak niet of te laat op. Doordat ze in een *Shared Space*-verblijfsgebieden langzamer rijden, zien zij anderen veel beter en zijn veel eerder geneigd om te stoppen, en dat helemaal zonder zebrapad en stoplicht. Met andere woorden: de communicatie, zoals blinden en slechtzienden die geleerd hebben voor veilige mobiliteit in de openbare ruimte is in een *Shared Space*-verblijfsgebieden precies dezelfde als anders, alleen dat je beter wordt gezien en dat er meer rekening met je wordt gehouden. We komen hier later nog op terug.

Je weg vinden

De vraag is de belangrijkste vraag in het VISIO-onderzoek. Men is nagegaan, welke knelpunten blinden in *Shared Space*-verblijfsgebieden ondervinden. Daar is het volgende lijstje uitgekomen:

- Er zijn (bijna) nergens stoerpranden, de rijbaan en de stoep zijn bijna nergens helemaal van elkaar gescheiden, of de scheiding is voor blinden en slechtzienden niet goed waar te nemen
- Er zijn geen stoplichten
- Er zijn (bijna) geen duidelijk gemarkeerde oversteekplaatsen (zebrapaden)
- Je kunt zomaar her en der geparkeerde auto's tegenkomen, omdat er niet echt een parkeerverbod is
- Geleidelijnen missen op veel plaatsen, en andere gidslijnen zijn niet of slecht bruikbaar
- Waar wél geleidelijnen, gidslijnen of doorgaande looproutes zijn, kun je obstakels tegenkomen (uitstallingen, terrasjes, geparkeerde auto's of fietsen)

Stoepranden

Als je dit rijtje bekijkt, dan is er eigenlijk maar één punt dat je in bijna alle *Shared Space* wél en in bijna alle conventionele straten niet tegenkomt, namelijk dat er geen stoeprand is. De rest kom je bijna overal tegen. Er zijn in de openbare ruimte niet overal stoplichten, zebrapaden of andere oversteekplaatsen, er zijn niet overal geleide- of gidslijnen, er wordt overal fout geparkeerd, en je komt overal obstakels tegen. Een korte wandeling is meteen raak, je hoeft maar een paar stappen te lopen of je valt er bijna letterlijk over.

De stoepranden zijn echter inderdaad een probleem waar blinden en slechtzienenden in een *Shared Space* mee te maken hebben, te meer omdat ook de blindenhonden getraind worden op stoepranden. Dat is dus een punt waar een goede oplossing voor gevonden moet worden. Want mensen in een rolstoel of met een rollator zijn juist weer heel blij dat er geen stoepranden zijn. Het is dus zaak om op een andere manier een strook te markeren waarvan blinden weten: ik loop nu langs de rand van de straat, en als ik over de markering stap is mijn looprichting dwars over de straat. Op dit punt kunnen blinden en slechtzienenden heel goed met ontwerpers samenwerken, en ontwerpers kunnen veel van blinden leren.

Waar ligt het probleem werkelijk?

Ligt het echte probleem niet eigenlijk heel ergens anders? Mensen met een normaal gewoon zicht hebben in de meeste gevallen geen idee van de wereld van blinden en slechtzienenden. Velen weten niet eens wat een blindengeleidestrook is. Zou dit niet het punt moeten zijn om op in te haken? Maak de zienden bewust van de aanwezigheid van blinden en slechtzienenden. En keer de 'kwetsbaarheid' om in een sterkte. Het is een enorme prestatie van blinden en slechtzienenden die het voor elkaar krijgen zich in onze visuele wereld te bewegen en hun weg te vinden. Dan ben je niet kwetsbaar, maar sterk. Dan kun je iets heel uitzonderlijks. Juist deze vaardigheden zouden onder de aandacht van het brede publiek, maar ook van politici, van ontwerpers en van andere vakspecialisten gebracht moeten worden. Het is toch eigenlijk wel gênant dat we in onze maatschappij zo weinig over blinden en slechtzienenden weten. Als we daar de krachten kunnen bundelen, zouden we veel vooruitgang kunnen boeken. En dat is eigenlijk precies wat *Shared Space* wil. Mensen rekening laten houden met elkaar en vooral: mensen van elkaar en met elkaar laten leren.

Conclusies

Als we de resultaten uit de evaluaties naast elkaar zetten komen we tot de conclusies die hieronder kort worden samengevat.

- Het aantal ongevallen is voor zover gemeten ten opzichte van de oorspronkelijke situatie teruggelopen. Wanneer er ongevallen plaatsvinden betreft het hoofdzakelijk blikshade en bij uitzondering lichte letselschade.
- De snelheid van het gemotoriseerde verkeer is niet gestegen. Dit geldt voor verschillende situaties met verschillende verkeersbelastingen (zoals voor een kruispuntbelasting van ca. 20.000 per etmaal in Drachten en voor traveren door het centrum met een intensiteit van 8.200, 12.000 en 18.200 mvt. per etmaal in Haren, Bohnte resp. Köniz).
- De doorstroming voor gemotoriseerd verkeer is over het algemeen verbeterd. Waar gemeten blijkt dat fietsers doorgaans voorrang krijgen, met uitzondering van één situatie in Haren. Voetgangers krijgen incidenteel voorrang, maar de oversteekbaarheid wordt doorgaans als verbeterd ervaren, doordat automobilisten weliswaar niet stoppen, maar vaart minderen om doorgang te verlenen.



Obstakels voor blinden en slechtzienenden in traditioneel ingerichte straten
Boven: Groningen; midden: Haarlem en Rome; onder Mülheim

- De toegankelijkheid voor rolstoel- en rollatorgebruikers en mensen met kinderwagens is verbeterd vanwege het ontbreken van hoogteverschillen tussen trottoir en rijbaan.
- De ruimtelijke kwaliteit is verbeterd en de waardering hiervoor is hoog.
- Geluidshinder en CO₂-uitstoot (gemeten in Köniz) nemen af.
- Op de voorbeeldlocaties zijn nieuwe economische initiatieven zoals terrasjes en andere bedrijvigheid ontstaan
- De waardering voor de verkeersveiligheid is laag. Naar de oorzaken hiervan is weinig onderzoek gedaan. De subjectieve onveiligheid kan leiden tot klachten en het terugplaatsen van traditionele verkeerselementen. Het gevoel van onveiligheid zou ook kunnen worden aangepakt als aanleiding tot een participatief onderzoek en een gemeenschappelijk leerproces. (Zie ook de afb. hieronder.)
- Wanneer wordt de veiligheid wél hoog gewaardeerd? Als de hoeveelheid voetgangers en auto's in evenwicht is. We zien dit in het voorbeeld van het centrum in Köniz, waar men erin is geslaagd een redelijk constante voetgangerstroom te stimuleren.
- Er ontstaan problemen voor blinden en slechtzienden, met name voor degenen met een blindengeleidehonden, vanwege het ontbreken van hoogteverschil tussen trottoir en rijbaan. Daarnaast vindt ook een verlies van controle plaats: waar bevind ik me? Dit kan tot vermijding leiden en de mobiliteit kan worden beperkt. Dit geldt ook voor mensen ouder dan 50 jaar die ruim 70% van alle slechtzienden uitmaken.



Omggaan met subjectieve onveiligheid

Hoofdstuk 3 – Shared Space in Emmen

Als een van de partners in het Europese *Shared Space*-project (2004 – 2008) stond Emmen met de zes andere Partners uit Nederland, Duitsland, België en Groot Brittannië mede aan de wieg van de ontwikkeling van het *Shared Space*-concept.

In het EU-project stond de Hesselterbrink centraal, een straat in het Emmense woonerf Bargeres. Na de afronding van dit project werd het concept nog op drie andere locaties in de gemeente toegepast, namelijk in Nieuw Weerdinge, in Zwartemeer en in Barger Compasuum. Tegen de achtergrond van de specifieke Emmense aanpak *Emmen Revisited* (zie hiervoor het cahier *Emmen Revisited* – Ruimte geven en ruimte nemen' dat aan deze aanpak is gewijd) kan men in Emmen spreken over een bijzondere situatie waarin beide concepten, *Shared Space* en *Emmen Revisited*, elkaar vruchtbaar aanvullen.

In dit hoofdstuk worden de Emmense *Shared Space*-projecten in chronologische volgorde voorgesteld. Daarbij staat telkens de vraag centraal wat de specifieke kenmerken en resultaten van het betreffende project zijn. Ten slotte worden terugkijkend de lessen uit alle vier *Shared Space*-projecten getrokken en best practices voor het toekomstige proces beschreven.

Hesselterbrink - Van woonerf naar woonerfgoed

De Emmense woonerven

Het concept voor de woonerven is ontstaan toen de modernistische stedenbouw, met zijn repetitieve stroken- en stempelbouw in ruim bemeten groene ruimten, in diskrediet begon te raken. Men wilde met de woonerven drie dingen bereiken. Ten eerste moest de auto worden getemd, in ieder geval binnen de ruimte voor spel en verblijf in het openbare en collectieve domein, een ruimte die bovendien minstens ten dele vlak voor de voordeur zou moeten liggen. In de tweede plaats wilde men in de woonerven een zekere herbergzaamheid tot stand brengen. En ten derde werd er gestreefd naar meer diversiteit in verkaveling en woningtypen.

In Emmen zijn in een periode van ongeveer 25 jaar drie verschillende woonerfwijken gebouwd: Angelslo, Emmerhout en Bargeres. In Angelslo zijn de woningen geordend langs woonstraten en woonpaden. Er zijn geen kruisingen,



De Emmense woonerven Angelslo, Emmerhout en Bargeres

alleen T-aansluitingen. Hierdoor ontstaan verkeersarme en rustige woonbuurten. In Emmerhout worden verkeer en wonen via een hiërarchisch systeem van elkaar gescheiden. De 'buurtstraten' zijn bestemd voor de afwikkeling van het verkeer. De woonerven zelf zijn vormgegeven als *hofjes*. Hier is het verkeer ondergeschikt aan het wonen. In Bargeres ten slotte was het uitgangspunt de rondlopende brinken in te richten als "gemeenschappelijke woonkamers" van de buurt. Men wilde hier een vergaande integratie van alle woonactiviteiten, zoals wandelen, fietsen, spelen en zelfs auto rijden bereiken. De afzonderlijke brinken worden ontsloten door een rondweg.

Het woonerf als verkeersmaatregel

Met de toename van de aantallen en de snelheid van het gemotoriseerde verkeer werden de gewone omgangsregels op straat sluipenderwijs vervangen door verkeersregels, zelfs in die gebieden, die van oorsprong bedoeld waren voor ontmoeting en verblijf. In 1976 werd het woonerf officieel opgenomen in het 'Reglement van Verkeersregels'. Een woonerf was daarmee in Nederland officieel geen stedenbouwkundig concept meer, maar een verkeerskundig

stelsel.

In Emmen is echter bewust gekozen om de woonerven niet te onderwerpen aan deze verkeerskundige status, maar toch konden ook de Emmense woonerven niet ontsnappen aan het verkeerskundige regime.

Een nieuw ontwerp voor de Hesselterbrink

In 2004 begon Emmen aan het *Shared Space*-proces voor de Hesselterbrink. Begeleiding en uitvoering werden uitbesteed aan een extern ingenieursbureau. Hier werd na een inleidende

workshop een ontwerpschets gemaakt, die aan de bewoners werd voorgelegd. Zij gaven hun fiat en in november 2004 werd het werk uitgevoerd.

Tussentijdse evaluatie

In het nieuwe ontwerp loopt een geklinkerde goot als een rode band door de straat. De bedoeling was dat hierdoor een betere oriëntering in de 'bloemkooler' tot stand zou worden gebracht. Na een periode van

uittesten kwam men tot de conclusie dat de nieuwe straat niet slecht functioneert, maar eigenlijk ook niet wezenlijk beter dan de oude. Het Europese *Shared Space*-project was eigenlijk nog maar net begonnen, maar Emmen was klaar. Maar was dat wel zo? Achteraf stelde men vast dat van een echt *Shared Space*-proces helemaal geen sprake geweest was. De bewonersparticipatie was niet boven het niveau van de gebruikelijke inspraak uitgestegen. Dit lag enerzijds aan de tijdsdruk die was ontstaan doordat het beschikbare geld binnen een bepaalde periode besteed moest zijn. En anderzijds was het hele proces overgelaten aan externe adviseurs; binnen de gemeente was er amper notie van genomen. Ook intern had er dus geen participatie plaatsgevonden.

En het woonerf dan?

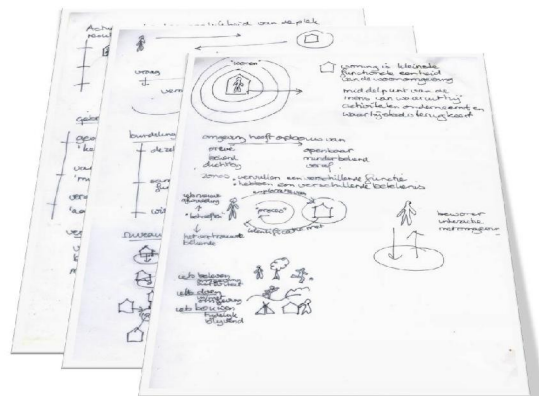
Welk probleem men eigenlijk met de Emmense pilot wilde aanpakken was nauwelijks tot helemaal niet aan de orde geweest. Er had geen grondige analyse plaatsgevonden en er was geen rol van betekenis weggelegd voor de inwoners en voor de medewerkers van de gemeente. Maar Emmen liet het er niet bij zitten. Met een subsidie uit het Belvedere-programma werd aanvullend budget verkregen



Ontwerpschets voor de Hesselterbrink



Hesselterbrink voor (boven) en na (onder) de renovatie



Serie workshops over de kwaliteiten van het woonerf

voor een serie workshops over het woonerf en de betekenis van *Shared Space* voor de revitalisering van het woonerf-concept.

Men wilde nagaan of ruim dertig jaar na de bouw van de laatste woonerven met de kennis van nu in een interdisciplinair team van bewoners en experts een visie zou kunnen worden ontwikkeld voor een 'woonerf nieuwe stijl', het *woonerf als mensruimte*. In vijf workshops werden essentiële aspecten van het woonerf als mensruimte' onderzocht:

1. Landschap en geschiedenis:
2. Stedenbouw en architectuur:
3. Veiligheid
4. Ruimtelijke kwaliteit
5. Ontwerp

Centraal stond hierbij het verhaal van de mensen. Waarom wonen zij in een woonerf? Waardoor is hun buurt bijzonder voor hen? Wat willen zij behouden en wat moet anders? De resultaten uit de workshops zijn samengevat in een publicatie¹² waarin een herbezinning op het woonerfconcept wordt beschreven en de lessen en conclusies uit *Emmen Revisited en Shared Space* worden geschetst: een verschuiving van project naar proces, van inspraak naar partnerschap.

Hiervoor zijn andere kennis, andere allianties en andere verantwoordelijkheden nodig. Dit vergt ook een ander beleid. Politiek *met mensen* is niet meer voldoende, gevraagd wordt een politiek *door burgers*, van *samenspraak* naar *afpraak*, onder heldere condities, met heldere spelregels.

Uiteindelijk is hiermee het fundament gelegd voor de doorontwikkeling van *Shared Space* in de gemeente Emmen.



Woonerfgoed: Samen sterke en zwakke punten in beeld brengen

Nieuw Weerdinge - *Shared Space* zonder sharing

Maar het duurde een poos voordat de nieuwe inzichten ook daadwerkelijk in de praktijk werden gebracht. Nieuw Weerdinge, het volgende *Shared Space*-project in Emmen, was hier in ieder geval nog niet het goede voorbeeld voor. Toch was er uit het vorige project in Bargeres een belangrijke conclusie getrokken: het ontwerp moest niet worden overgelaten aan externe adviseurs. Men heeft het nieuwe proces dus vanuit de gemeente zelf geëntameerd en getrokken. Maar is dit al een garantie voor succes?

Een proces zonder de betrokkenen

In 2001 werd voor het Beertaplein in Nieuw Weerdinge een *Shared Space*-ontwerp gemaakt en uitgevoerd. Maar was hier eigenlijk wel sprake van een *Shared Space*-proces? Toen het nieuwe plein eenmaal klaar was bleken de inwoners bijzonder ongerust. Vanuit hun optiek stelde zich de zaak zo voor dat de gemeente had bepaald: we passen voor het Beertaplein het *Shared Space*-concept toe. Daarom kiezen we voor een bepaald ontwerp en we hebben ook al een idee hoe dit ontwerp eruit moet zien.

De inwoners waren met het resultaat niet tevreden en zochten raad bij een externe *Shared Space*-adviseur, die uit hun reactie concludeerde

1. dat in Nieuw Weerdinge het concept kennelijk niet door alle betrokken werd begrepen en gedeeld en
2. dat aan het ontwerp geen gedeelde visie ten grondslag lag.

Aan twee essentiële uitgangspunten was in Nieuw Weerdinge dus niet voldaan. In een volgende stap werd nagegaan of het nieuwe *ontwerp* dan wel de naam *Shared Space* verdiende. Hierbij kwam een aantal knelpunten naar voren:

¹² *Emmen Revisited: Woonerfgoed – Angelslo, Emmerhout en Bargeres, woonerven als levende cultuur, 2007*

1. De straatverlichting past qua maatvoering niet bij het type weg en 'zuigt' je naar het plein toe. Dit kan hogere snelheden van het gemotoriseerde verkeer uitlokken.
2. Vanaf het fietspad kan je de weg niet zien. De twee vervoerswijzen (auto en fiets) zijn op weg naar het plein helemaal van elkaar gescheiden.
3. Op het plein is een heel gamma aan stenen, inrichtingselementen en patronen te zien. Daardoor oogt het plein rommelig.
4. Veel gemeenschappelijke ruimte op het Beertaplein is afgegrensd door paaltjes. Het is niet duidelijk waarvoor dit dient en waarom dat nodig zou zijn.
5. De school en het schoolplein zijn niet goed te zien. Dit is gevaarlijk, want de "bal met kind" kan zo maar uit het niets opduiken



Onpassende straatverlichting



Fiets en auto zijn gescheiden



Rommeligheid door veelheid aan verschillende materialen en patronen



Scheiding door paaltjes



"Bal met kind"

Conclusies

- Je kunt zien dat er in het dorp behoorlijk is geïnvesteerd en dat dit met goede intenties is gebeurd.
- Maar er is weinig mogelijkheid om ruimte ook werkelijk gemeenschappelijk te gebruiken.
- Door de vele sierelementen en verschillende materialen is het plein niet goed te begrijpen.
- Uit observaties blijkt dat er niet hard wordt gereden. Gesprekken bevestigen dat de weinige snelheidsovertreders vooral uit het dorp zelf komen.
- Maar *Shared Space* zonder het dorp is geen *Shared Space*

Op grond van de bovenstaande conclusies werd geadviseerd om een gemeenschappelijk proces op te starten en daarin de volgende vragen te beantwoorden:

- Hoe willen we met ons dorp omgaan?

- Hoe willen we met elkaar omgaan?
- We hebben heel veel ruimte - waarvoor willen we die gebruiken?

Door deze vragen te beantwoorden zouden de publieke en gemeenschappelijke functies van het plein kunnen worden geïdentificeerd en ontworpen – in een gezamenlijk proces tussen bewoners, gemeente en andere deskundigen.

Verdeeld in plaats van gedeeld

In de zomer van 2008 werd dit proces met een publieksmanifestatie opgestart. Leerlingen van de basisschool, hun ouders en leerkrachten werden uitgenodigd om het verloop van het gedempte kanaal opnieuw in het straatbeeld zichtbaar te maken. Vervolgens werd een reeks workshops gepland om de tegenstrijdige belangen met elkaar te verzoenen. Dit was niet eenvoudig omdat er al een voorgeschiedenis lag zoals boven beschreven. In deze tweede fase moest het proces worden hersteld. Er was grote belangstelling vanuit het dorp en ook vanuit de gemeente namen diverse ambtenaren aan de workshops deel. Bovendien was een externe adviseur bij het proces betrokken.

Op zich zijn dit goede voorwaarden voor het uitwerken van een gedeelde visie, gedeelde ambities en gedeelde doelen. Maar een essentiële rol was niet ingevuld, namelijk die van procescoördinator of 'moderator': Zo'n moderator heeft de taak om te zorgen voor een evenwichtige discussie en voor een goede weging van de verschillende belangen. Hij / zij moet de betrokkenen telkens weer voor ogen houden wat de gemeenschappelijke ambities en doelen ook weer waren. Hij / zij is een soort coach voor alle betrokkenen en moet daarom boven de partijen staan maar tegelijk een van hen zijn en door beide partijen worden geaccepteerd. Hij / zij moet zich het vertrouwen van beide partijen verwerven. Voor een externe speler is dat welhaast onmogelijk.



Het gedempte kanaal terug in het straatbeeld
Boven: leerlingen aan het werk; onder: indruk via Google Street View

De coach / coördinator: één van hen én boven hen

Het is en blijft een dans op het slappe koord, want er bestaat steeds het gevaar dat zich óf de interne deelnemers óf de extern betrokkenen tegenover de moderator positioneren. Maar een moderator die zelf afkomstig is uit de gemeente krijgt gemakkelijker toegang en kent de interne processen, zowel inhoudelijk als budgettair. Bovendien kan alleen een interne moderator zorgen voor een goede verankering in de gemeente.

Een belangrijke les: de rol van moderator wordt bij voorkeur niet door een externe adviseur worden ingevuld.

In Nieuw Weerdinge was een externe adviseur betrokken, maar die was door de dorpingen ingeschakeld. Hij stond dus 'aan de kant van de mensen' en werd door de aanwezige ambtenaren niet vertrouwd. De ambtenaren wederom werden door inwoners niet vertrouwd.

De situatie werd nog extra gecompliceerd doordat er veel ambtenaren bij het proces waren betrokken. Op zich een positief feit, ware het niet, dat zij onderling verdeeld waren. Een ieder zat er voor een eigen doel, wilde een specifiek resultaat behalen. Zij gingen met elkaar in discussie, waardoor de inwoners in de rol van 'publiek' terecht kwamen, zonder dat een coördinator voor evenwicht kon zorgen.

Het proces in Nieuw Weerdinge resulteerde in de uitwerking van drie scenario's, waarvan echter in de laatste bijeenkomst niet één door een meerderheid gekozen werd. Uiteindelijk werd men het eens de betrokken ambtenaren van de gemeente de opdracht te verstrekken om naast de drie liggende scenario's een vierde scenario uit te werken.

De actuele stand van zaken

Inmiddels is een budget gereserveerd dat, eventueel aangevuld met middelen van de provincie, zal worden gebruikt om het Beertaplein een betere kwaliteit als centraal trefpunt van het dorp te geven. Er is een nieuwe werkgroep gevormd waarin de inwoners en de gemeente samen een plan maken. Bij de voortzetting van het proces in Nieuw Weerdinge zal rekening worden gehouden met de lessen uit het project in Barger Compasuum (zie p. 32).

Zwartemeer - Boulevard langs het kanaal

Het project in Zwartemeer is qua aanpak vergelijkbaar met dat in Barger (Hesselterbrink). Maar de situatie is hier anders. Het gaat hier niet om een pure woonwijk, maar om een gemengde woon- en winkelstraat langs Het Van Eechtenkanaal. De aparte rijbanen voor fietsers en automobilisten werden samengevoegd tot een boulevard langs het kanaal. De ondernemers werden actief bij het proces betrokken en investeerden in materiaal op hun private grond voor de winkels.



Zwartemeer, boven de oude en onder de nieuwe situatie (Google Street View)

Barger-Compasuum - Een plein door het dorp voor het dorp

Barger-Compasuum is een van de pilot-locaties in het EU-project *Making Places Profitable* (MP4). Hoofddoel is de samenwerking tussen bewoners en professionals van overheden en maatschappelijke organisaties te stimuleren. In het kader van dit project is het centrum van Barger-Compasuum vernieuwd, waarbij de principes van *Shared Space* zijn toegepast.

Dit proces vond zijn oorsprong in 2006, toen een Dorpsontwikkelingsplan (DOP) werd uitgewerkt. In een samenwerkingsverband tussen Plaatselijk Belang, individuele bewoners, ondernemers en de gemeente werd onderzocht wat er in het dorp voor welke doelgroep anders en beter kon. De herinrichting van het centrumplein (dat in de volksmond al lang "de Dam" werd genoemd en sinds de feestelijke opening in de zomer 2011 ook officieel deze naam draagt) was een van de prioriteiten. Uit deze werkgroep is een projectgroep ontstaan die in het kader van MP4 de plannen voor "de Dam" heeft uitgewerkt.

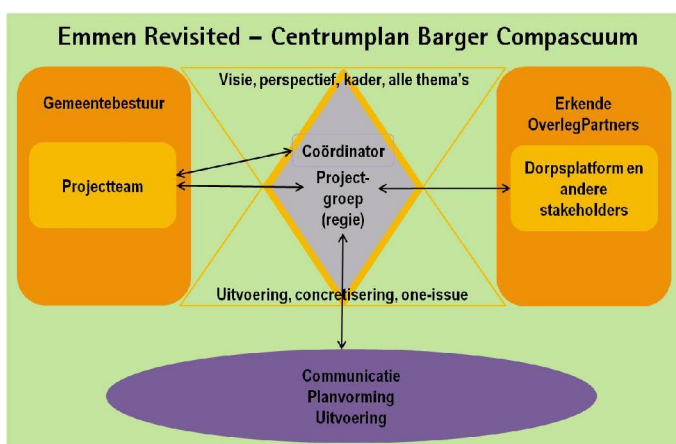


Het nieuwe straatnaambord in Barger-Compasuum
Foto: website van *Emmen Revisited*

Hoe functioneert dit samenwerkingsverband?

De structuur is geënt op de werkwijze van *Emmen Revisited*. (Zie meer hierover in het cahier 'Emmen Revisited – Ruimte geven en ruimte nemen'.)

- Voor een concreet project wordt vanuit de gemeente een projectteam gevormd en vanuit de EOP een platform.
- Beide sturen afgevaardigden naar een projectgroep die de regie voert over de communicatie, de planvorming en de uitvoering. Belangrijk hierbij: de deelnemers in het projectteam vormen een goede mix van deelnemers met visie en deelnemers die gericht zijn op concretisering.
- Vanuit de gemeente wordt ook een coach / coördinator benoemd – iemand die het vertrouwen heeft van alle partijen: een van hen, maar wel boven hen. Hij is verantwoordelijk voor het ontstaan van een gedeelde visie en van daaruit voor het ontstaan van een gedeeld concept.



Structuur van het samenwerkingsverband in Barger-Compasuum

- De projectgroep voert de regie over de planvorming, de uitvoering en de communicatie en schakelt daarvoor flexibel de passende partners in.

Uit de Emmen Revisited – aanpak zijn dus een paar belangrijke leerpunten getrokken. →

Wat is er precies veranderd in Barger–Compasuum?

Het centrumgebied en vooral het dorpsplein 'de Dam' heeft een ware metamorfose ondergaan:

- De rijbanen met verkeerslichten en middeneiland zijn vervangen door een groot beklinkend plein;
- Het straatmeubilair is verbeterd (plaatsing van bankjes, mooie afvalbakken i.p.v. de grote containers);
- Langs het kanaal is een steiger gelegd; hiervoor zijn de oude klinkers hergebruikt die voorheen op de stoep bij het kruispunt lagen;
- Aan beide kanten loopt een hellingbaan vanaf het plein naar het water;
- De pompinstallatie werd onder de grond geplaatst waardoor het pompgebouw kon worden verwijderd en ongehinderde toegang tot een vlonder gerealiseerd kon worden
- Op het plein zijn een jeu-de boules-baan en een schaakbord aangelegd. De schaakfiguren zijn een cadeau van het aannemersbedrijf aan het dorp.

- Niet een groep mensen uit het dorp koppelen aan één expert of één ambtenaar,
- maar: afgevaardigden uit de gemeente en uit het dorp en zijn omgeving in een goede mix samenbrengen in de projectgroep,
- en de aansturing in handen leggen van een coach / coördinator.

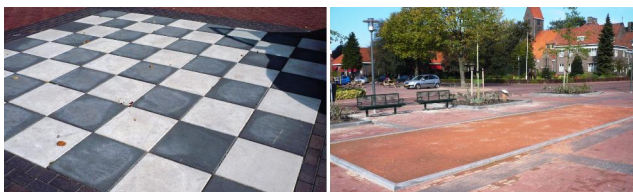
Dit illustreert niet alleen de aanpak van *Emmen Revisited* maar ook van *Shared Space*.



De Dam in Barger–Compasuum; links de oude en rechts de nieuwe situatie



De Dam in Barger–Compasuum links met en rechts zonder pompgebouw



Schaakbord en jeu-de-boules op de Dam

Maar er zijn meer dan deze fysieke veranderingen uitgevoerd:

- Er zijn contracten opgesteld dat private grond publiek mag worden gebruikt (en andersom);
- Men heeft afspraken voor het onderhoud gemaakt. Zo werd het hergebruik van de oude klinkers op het pad langs het kanaal (een wens van de inwoners) gekoppeld aan de voorwaarde dat het pad door henzelf wordt schoongehouden. Ook aan de plaatsing van meer afvalbakken werd een afspraak gekoppeld. De bakken worden voortaan door de inwoners zelf leeggehaald zodra dit nodig blijkt.
- Samenwerking betekent ook onderhandelen en samen investeren. Een mooi voorbeeld hiervoor is de interventie van de plaatselijke caféhouder. Hij wilde meer terrasruimte en heeft daar zelf de kosten voor gedragen. In ruil daarvoor mag hij zonder meerkosten een deel van de publieke ruimte voor zijn kroegfeesten gebruiken. (Terzijde: het ziet er naar uit dat de precariobelasting in Emmen wordt afgeschaft. De kroegbaas hoeft dus voor terras en feesten geen belasting meer te betalen). Daarnaast heeft hij op eigen kosten een water-, stroom- en bierleiding vanuit zijn café onder de grond naar het plein laten leggen. Er zijn meters tussen geplaatst zodat de faciliteiten ook door derden gebruikt kunnen worden. De caféhouder heeft hiermee een voorinvestering gepleegd die ook vele anderen ten goede komt en die hij op langere termijn verwacht terug te verdienen.
- In samenwerking tussen de school, de inwoners en de welzijnsorganisatie is al in een vroeg stadium een specifiek trainingsprogramma ontwikkeld voor schoolkinderen en ouderen: hoe gebruiken we het nieuwe plein zelfbewust en veilig? Wat verwachten we van anderen en hoe gedragen we ons zelf?



Het pad met hergebruikte klinkers wordt door de bewoners schoongehouden, en in ruil voor de plaatsing van extra afvalcontainers worden deze door de bewoners zelf leeggehaald.



De putkast voor het tappen van water, bier en stroom vanuit het plaatselijke café.



Trainingsprogramma over gedrag in de nieuwe Shared Space

Shared Space tijdens de uitvoering

Voor de uitvoering heeft *Emmen Revisited* gekozen voor de zogeheten *Design & Construct*-aanbesteding. In een *Design & Construct*-aanbesteding worden ontwerp en uitvoering in één contract (geïntegreerd) uitbesteed aan één opdrachtnemer. De traditionele scheiding tussen ontwerp en uitvoering wordt dus opgeheven.

(Grote) publieke opdrachtgevers (zoals Rijkswaterstaat en ProRail, maar ook gemeenten passen deze methode inmiddels op grote schaal toe. Als voordeel ten opzichte van een traditioneel contract wordt gezien dat de opdracht-

nemer al in een eerdere fase van het bouwproces betrokken is, want de betrokken partijen werken al in een vroeg stadium samen en communiceren intensief vanaf de ontwerpfase.

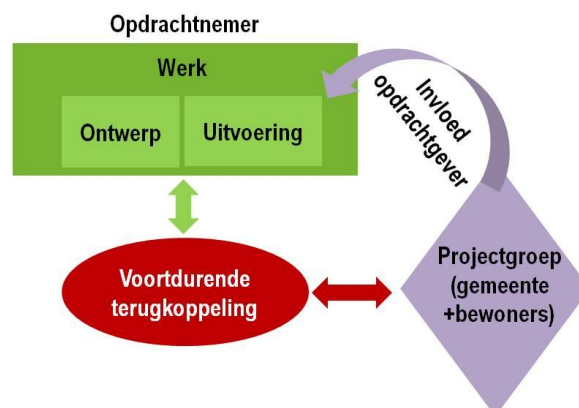
In Barger-Compascuum is deze vorm van samenwerking vernieuwd, en wel in die zin dat aan vier uitgenodigde aannemers werd gevraagd om in de offerte niet alleen bepaalde randvoorwaarden m.b.t. technische eisen, wettelijke voorschriften, tijd en budget in acht te nemen. Als extra criterium werd hier de samenwerking met de inwoners aan de orde gesteld. Niet alleen de gemeente fungeerde dus als opdrachtgever voor de aannemer, maar ook de vertegenwoordigers van het dorp, die daardoor direct invloed konden uitoefenen op het ontwerp en de uitvoering.

Voor de beoordeling van de offertes waren de aspecten bereikbaarheid, communicatie, kwaliteit van het ontwerp voor 30% bepalend en de kosten voor 70%. Voorafgaand aan hun presentatie kregen de aannemers een stoomcursus: hoe pak je zo'n offerte aan? Wat wil de opdrachtgever nu eigenlijk van je weten en welke aspecten zijn belangrijk? Hoe wil men dat de inwoners van het dorp bij de werkzaamheden worden betrokken? Als uitvoerder werd uiteindelijk de op een na goedkoopste aannemer gekozen, want hij scoorde beter op de kwalitatieve aspecten. Na de beslissing werd, wederom met de vier aannemersbedrijven, de procedure geëvalueerd. Men wilde de afweging voor alle betrokkenen helder maken omdat men voortaan vaker gebruik zal maken van deze vorm van *Design & Construct*-aanbesteding.

Niet alleen de gemeente, maar ook de inwoners van Barger-Compascuum zijn tevreden over de gekozen werkwijze. Zij konden tijdig ingrijpen tijdens de ontwerpfase en hadden ook tijdens de uitvoering een directe draad naar uitvoerder.

Shared Space in het gebruik

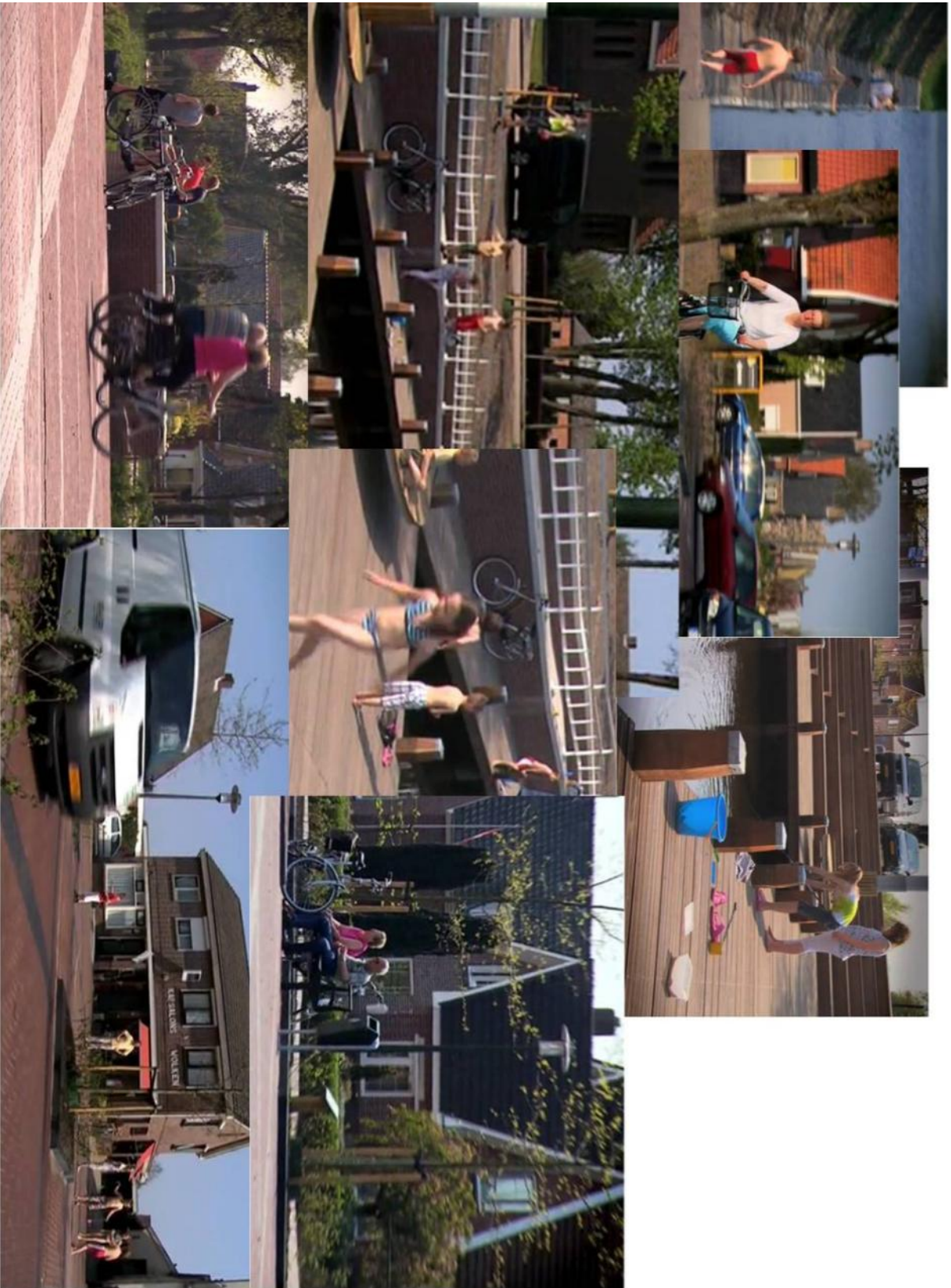
Het nieuwe centrum in Barger-Compascuum is nu (september 2011) ca. ¼ jaar in gebruik. Er zijn weliswaar nog geen metingen uitgevoerd, maar uit observaties blijkt dat er langzaam wordt gereden en dat het plein door verschillende mensen voor verschillende doelen wordt gebruikt (zie ook de afbeelding op de volgende pagina). Opvallend is ook dat het plein regelmatig door de dorpsbewoners wordt schoongemaakt.



Vernieuwing van de *Design & Construct* – aanpak in Barger-Compascuum



Inwoners houden het plein zelf schoon



De Dam wordt op vele manieren gebruikt

De ontwikkelingslijn: 8 fundamentele lessen

Als je de vier Emmense *Shared Space*-projecten op een lijn zet tekent zich een duidelijk leerproces af, waaruit 8 fundamentele lessen te trekken zijn:

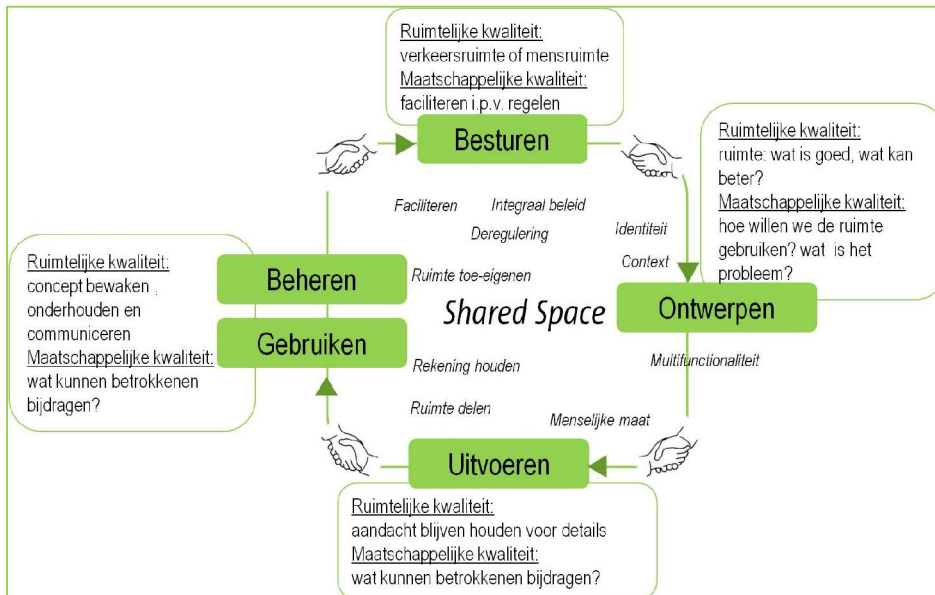
1. Organiseer een gezamenlijk denk- en ontwerpproces. Alleen dan kunnen alle belanghebbenden zich ook mede-eigenaar voelen en zich als zodanig gedragen.
2. Zorg ervoor dat je alle relevante partijen bereikt. In Barger-Compasuum bleek bijvoorbeeld ook het waterschap een belangrijke mede-investeerder, die ervoor zorgde dat het pompgebouw ondergronds werd geplaatst en zodoende vrije toegang naar het kanaal mogelijk maakte.
3. Beperk het gezamenlijke proces niet tot vrijblijvende samenspraak, maar daag de belanghebbenden uit tot mee-investeringen. Zoek hiervoor situaties waarin alle partijen profiteren.
4. Start niet met de vraag: "Hoe moet de ruimte eruit gaan zien?", maar: "Wat willen *met de ruimte en in de ruimte* gaan doen en hoe krijgen we dat voor elkaar?".
5. Essentieel is: zorg ervoor dat het proces door een verbinder geleid wordt. Hij / zij moet over een hele reeks kwaliteiten beschikken; de belangrijkste zijn:
 - kennis van de lokale situatie, zowel in de (gemeentelijke) organisatie, als bij de plaatselijke bewoners en de overige instellingen;
 - natuurlijk gezag, alle deelnemers moeten zijn / haar positie en oordeel respecteren;
 - vermogen tot coachen: alle deelnemers moeten een leerproces doorlopen.
6. Organiseer een evenwichtige projectgroep met vertegenwoordigers uit de (gemeentelijke) organisatie en de dorpsbelangengroep. Die projectgroep voert de regie en kan naar behoefte andere stakeholders inschakelen voor de planvorming, communicatie en uitvoering.
7. Houdt in de gaten dat alle deelnemers aan het proces een gedeelde visie met gedeelde doelen hebben en houden. Dat laat onverlet, dat ieder individueel ook eigen doelen kan nastreven, zolang die niet op gespannen voet staan met de gezamenlijke ambities.
8. Leg afspraken schriftelijk vast, maar niet in steen gebeiteld. Het moet mogelijk zijn om ze aan latere inzichten aan te passen.

Hoofdstuk 4 – Het Shared Space-proces

In hoofdstuk 1, 2 en 3 zijn het *Shared Space*-concept, de resultaten uit enkele geëvalueerde projecten en vier specifieke projecten in Emmen beschreven. Hieruit komt naar voren dat *Shared Space* een benadering voor de openbare ruimte is. Het maakt een onderscheid tussen verkeersruimte en verblijfsruimte en richt zich vervolgens op een mensvriendelijke inrichting van de verblijfsruimte, die de ruimtelijke kwaliteit moet verhogen en sociaal gedrag bevorderen. Verkeer is vanuit die optiek slechts één van de vele functies die zo'n verblijfsruimte heeft. De resultaten laten zien dat zo'n *Shared Space*-verblijfsruimte kan bijdragen tot een veilige ruimte, waar langzaam wordt gereden. De subjectieve veiligheid wordt doorgaans minder goed ingeschat dan in traditioneel ingerichte gebieden.

In hoofdstuk 4 komt het *Shared Space*-proces aan de orde. Het begrip proces het kan op twee verschillende manieren worden opgevat:

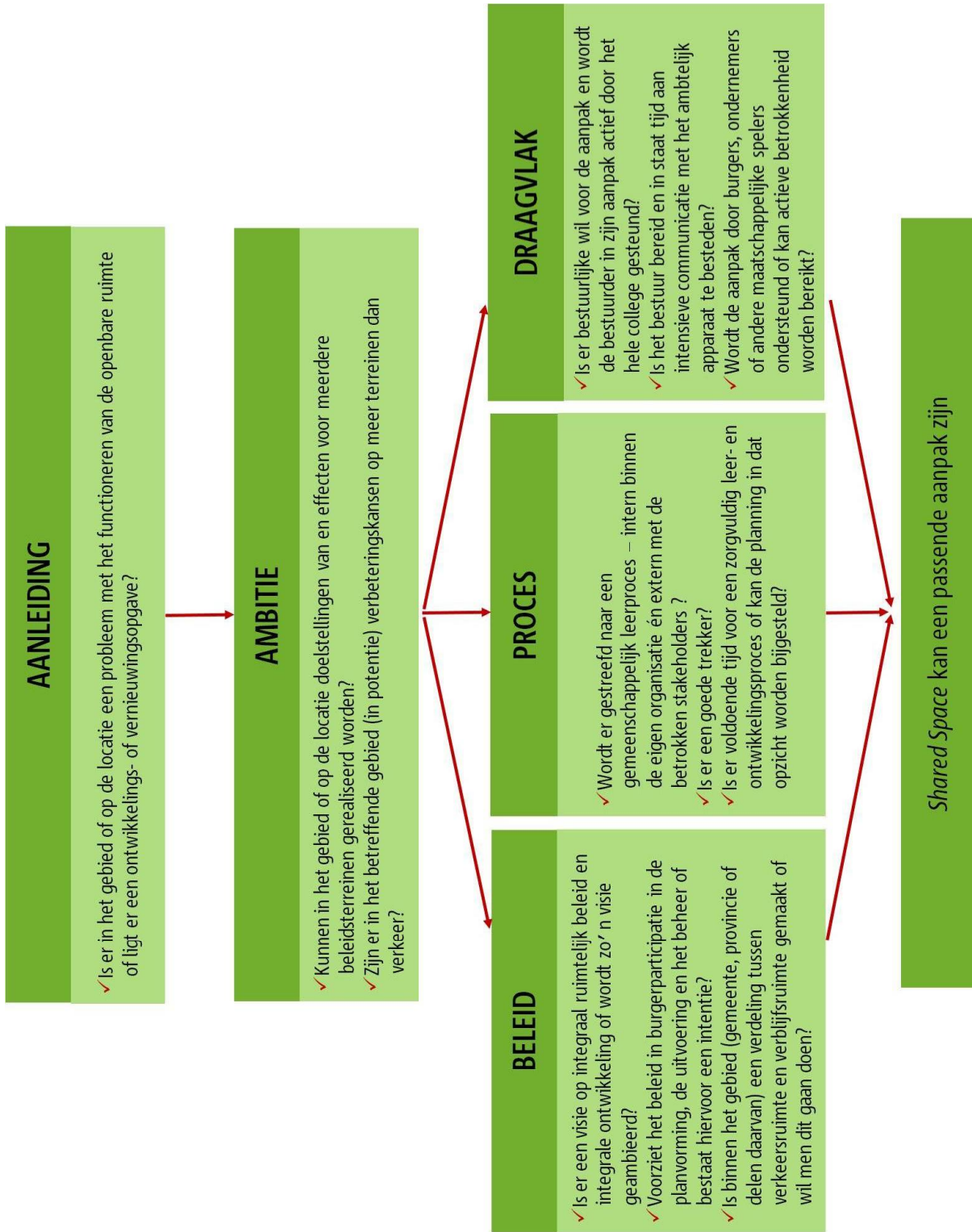
- Het proces binnen één bepaald project → een proces met een duidelijk begin en einde
- Het proces dat de projecten met elkaar verbindt → een proces dat doorloopt en ervoor zorgt dat elk volgend project aanknoopt bij de resultaten van een vorig project.



Shared Space – een cyclisch proces

Voor *Shared Space* zijn beide betekenissen van toepassing. Dat de resultaten uit het ene project altijd doorwerken naar een volgend project, blijkt uit het cyclische verloop dat in de afbeelding hiernaast is weergegeven. De ervaringen uit een project vloeien terug naar het nieuwe bestuurlijke besluit, en misschien ook naar nieuw beleid. In dit boek wordt alleen ingegaan op het proces binnen het kader van één project. Dit hoofdstuk schetst dus de relevante procesfasen van een *Shared Space*-project.

- In de paragraaf 'Besturen' gaat het erom hoe een lokale of regionale overheid na kan gaan of *Shared Space* een passende aanpak is. Dit wordt toegelicht aan de hand van een afwegingskader (zie ook de afbeelding op de volgende pagina).
- De ontwerpfase voor een *Shared Space*-verblijfsgebied verloopt in het geheel genomen zoals dat bekend is van het participatieve ontwerpproces. Er zijn drie belangrijke punten van verschil die vaak als knelpunten worden ervaren. In de paragraaf 'Ontwerpen' wordt hierop nader ingegaan.
- De mogelijkheid voor gedeelde verantwoordelijkheid tijdens de realisatie komt onder de titel 'Uitvoeren' aan de orde.
- Ook voor de fase van gebruik en beheer zijn in de praktijk enkele aandachtspunten naar voren gekomen. Deze worden in de paragraaf 'Beheren en Gebruiken' besproken.



Afwegingskader voor de bestuurlijke besluitvorming

Besturen

Het afwegingsproces

Aanleiding en ambitie

Shared Space is een intensief proces dat nooit zonder een concrete aanleiding of opgave gestart zal worden. Zo'n aanleiding kan verschillend zijn: een ruimtelijk probleem, achterstallig onderhoud, een sociaal-maatschappelijk vraagstuk, een verkeersveiligheidsprobleem, een ontwikkelingsopgave of een combinatie van deze opgaven.

AANLEIDING

- ✓ Is er in het gebied of op de locatie een probleem met het functioneren van de openbare ruimte of ligt er een ontwikkelings- of vernieuwingsopgave?

De concrete aanleiding

AMBITIE

- ✓ Kunnen in het gebied of op de locatie doelstellingen van en effecten voor meerdere beleidsterreinen gerealiseerd worden?
- ✓ Zijn er in het betreffende gebied (in potentie) verbeteringskansen op meer terreinen dan verkeer?

Sectoroverschrijdende doestellingen

Het belang van sectoroverschrijdende samenwerking komt hierbij al meteen naar voren. *Shared Space* is alleen dan een passend concept als er de ambitie is om doelstellingen uit meerdere beleidsprogramma's te realiseren en als er in het betreffende gebied inderdaad kansen liggen om verbeteringen op meer dan een gebied te bereiken en meerdere functies met elkaar te mengen.

Een eenvoudige woonstraat zal dus niet gauw aanleiding tot een *Shared Space*-proces zijn, maar als zich in de straat, respectievelijk in de buurt, ook een school, een ziekenhuis, een bejaardenhuis, een sportveld, een recreatiegebied, een station, een winkelgebied of een speelplaats bevindt, wordt het meteen anders. In dat geval kan een meerwaarde tot stand worden gebracht die zowel de woonfunctie als een of meerdere van de andere functies ten goede komt.

In veel gevallen werken gemeentelijke organisaties echter ondanks de beste bedoelingen langs elkaar heen. Ruimtelijk, verkeers- en economisch beleid worden wel vaak met elkaar verbonden, en ook ruimtelijk en sociaal beleid hebben in veel gemeenten raakvlakken. Maar dat ook het gezondheids-, welzijns-, jeugd-, ouderen- onderwijs- milieu-, energie-, klimaat- en cultuurbeleid sterk met het ruimtelijk beleid zijn verbonden komt vaak veel minder tot uitwerking.

In de praktijk gaat het bij een *Shared Space*-proces meestal om een combinatie van problemen met *verschillende* oplossingsmogelijkheden die meerdere beleidssectoren raken. Juist daarom is de betrokkenheid vanuit vele afdelingen en programma's binnen gemeente of provincie ook zo belangrijk. Het belang van een expliciete formulering van de cross-sector doelstellingen en de daaraan verbonden beoogde resultaten, het belang voor de betrokken interne spelers en hun bijdrage aan het bereiken van de resultaten zou daarom goed moeten worden uitgewerkt.

Het vigerende beleid

De *Shared Space*-aanpak moet in het lopende beleid passen, of er moet een ambitie zijn om dit beleid te vernieuwen. De praktijk laat zien dat het gemeentelijke beleid en *Shared Space* elkaar niet in de weg staan. Elke gemeente in Nederland wil een integraal ruimtelijk beleid realiseren en ook de actieve betrokkenheid van burgers en maatschappelijke partijen wordt overal geambieerd. Maar de begrippen 'integraal' en 'participatief' kunnen ook valkuilen zijn. Zie hierover meer in de paragrafen 'Leerproces'.

Vaak lijkt het echter alsof ambities uit verschillende taakvelden op gespannen voet staan met *Shared Space*. Veel gemeenten hebben bijvoorbeeld een OV-nota en een fietsnota. Voor beide modaliteiten wordt een goede doorstroming nagestreefd en men vreest dat die door *Shared Space* in de knel komt, terwijl uit de praktijkvoorbeelden het tegenovergestelde blijkt.

BELEID

- ✓ Is er een visie op integraal ruimtelijk beleid en integrale ontwikkeling of wordt zo'n visie geambieerd?
- ✓ Voorziet het beleid in burgerparticipatie in de planvorming, de uitvoering en het beheer of bestaat hiervoor een intentie?
- ✓ Is binnen het gebied (gemeente, provincie of delen daarvan) een verdeling tussen verkeersruimte en verblijfsruimte gemaakt of wil men dit gaan doen?

Beleidsmatige inbedding

In de meeste gevallen zal *Shared Space* worden gestart met een pilot-project. Daarvoor is het essentieel dat de betreffende locatie ook inderdaad als verblijfsgebied of als overgangsgebied met een verblijfskarakter kan functioneren. Dit is een punt waarover expliciet beslist moet worden voordat men aan een *Shared Space*-ontwerpproces begint. Als de pilot-locatie niet als erftoegangsweg is gecategoriseerd zou men kunnen nagaan of een herwaardering mogelijk of nuttig is. Als de betreffende weg of wegen voor het verkeer onmisbaar zijn, dan is de pilot-locatie niet geschikt voor een herinrichting als *Shared Space*-verblijfsgebied.

Wegbeheerders aarzelen wel eens om van richtlijnen af te wijken. De financiering vanuit de BDU wordt vaak gekoppeld aan inrichtingsrichtlijnen (bijvoorbeeld DV). In het vorige hoofdstuk is gerefereerd aan een vergelijkend onderzoek van DV en *Shared Space*. Hieruit blijkt dat beide concepten elkaar niet uitsluiten. Toch laten zulke aspecten zien dat er over de *Shared Space*-aanpak bij wegbeheerders veel onzekerheden bestaan, die men graag zo veel mogelijk uit de weg wil gaan door richtlijnen letterlijk op te volgen. Soms is dit niet meer dan een excuus om discussies af te kappen. Men moet bereid zijn om nauwkeurig en creatief te kijken welke ruimte het beleid voor het proces biedt en waar kaders juist kunnen worden opgerekt, verbreed of aangepast. Richtlijnen kunnen waardevolle oriëntatiepunten leveren, maar ze hoeven niet blindelings te worden opgevolgd.

Leerproces

Shared Space is meer dan een participatieproces zoals we het sinds de jaren '70 en '80 kennen. Het vereist van alle betrokken partijen dat zij actief mee willen denken, niet alleen vanuit hun eigen belang, maar ook vanuit de positie van anderen. Daarvoor moet je willen bewegen, de eigen standpunten tegen het licht willen houden en eventueel tegen andere willen verruilen.

De participatie van burgers blijft in veel gemeenten nu beperkt tot inspraak en meespraak, zonder dat hieraan taken, verantwoordelijkheden en competenties worden verbonden. Er zou dus aan het begin een expliciete keuze moeten worden gemaakt voor de gewenste mate aan externe participatie: wie zijn de betrokken maatschappelijke spelers, en welke taken en verantwoordelijkheden hebben zij? Dit is een bestuurlijk besluit, maar dat wil niet zeggen dat dit voor het hele proces onomstotelijk vastligt. *Shared Space* is altijd een leerproces en kan dus tijdens de looptijd op basis van nieuwe inzichten worden aangepast. Belangrijk is alleen dat dit op basis van argumenten en consensus gebeurt.

Duidelijke spelregels zijn in een *Shared Space*-proces misschien nog wel belangrijker dan in traditionele processen:

- Welke punten staan ter discussie en welke niet?
- Wat is ieders rol en bevoegdheid?
- Dat betekent dat iedereen moet begrijpen wat *Shared Space* is (experts zowel als burgers). En ten tweede moet er helderheid zijn over de mate van meedenken en meebeslissen en dus ook over wie de knopen doorhakt. Dit kunnen de bestuurders zijn, maar zij kunnen dit ook overlaten aan het samenwerkingsverband. Maar het moet wel vanaf het begin duidelijk gecommuniceerd worden.

Het leerproces omvat uitdrukkelijk ook de interne spelers binnen de overheidsorganisatie. Maar ook externe actoren zoals politie, hulpdiensten en belangenvetegenwoordigers maken er deel van uit. Alle betrokkenen moeten beseffen waarom zij een rol in het proces spelen, welke rol dit is en op welke manier en met welke middelen die rol ingevuld kan worden.

Draagvlak

Het eerste idee voor een *Shared Space*-proces kan afkomstig zijn van een bestuurder, een ambtenaar of een groep burgers of ondernemers. Ongeacht waar het voorstel vandaan komt, het concept heeft alleen dan kans op slagen, wanneer alle betrokken partijen de aanpak ondersteunen. Zonder een goede verankering in zowel de overheidsorganisatie, als bij maatschappelijke organisaties, eventueel in het bedrijfsleven, en zeker ook bij de politie, de hulpdiensten en in de gemeenschap die het betreft is *Shared Space* onbegonnen werk. De bestuurder onder wiens verantwoordelijkheid het proces uiteindelijk wordt uitgevoerd (of beter nog: het team van bestuurders die gemeenschappelijk voor het proces verantwoordelijk zijn) moet ervoor zorg dragen dat het gezamenlijke belang voor alle partijen vóór de start

PROCES

- ✓ Wordt er gestreefd naar een gemeenschappelijk leerproces – intern binnen de eigen organisatie én extern met de betrokken stakeholders ?
- ✓ Is er een goede trekker?
- ✓ Is er voldoende tijd voor een zorgvuldig leer- en ontwikkelingsproces of kan de planning in dat opzicht worden bijgesteld?

Shared Space als gemeenschappelijk leerproces

DRAAGVLAK

- ✓ Is er bestuurlijke wil voor de aanpak en wordt de bestuurder in zijn aanpak actief door het hele college gesteund?
- ✓ Is het bestuur bereid en in staat tijd aan intensieve communicatie met het ambtelijk apparaat te besteden?
- ✓ Wordt de aanpak door burgers, ondernemers of andere maatschappelijke spelers ondersteund of kan actieve betrokkenheid worden bereikt?

Belang van een sterk draagvlak

van het ontwerpproces goed wordt uitgewerkt en goed wordt gecommuniceerd.

Belangrijk is ook dat een *Shared Space*-proces *nooit* een enkele portefeuille betreft. De bestuurder die de penvoering op zich neemt, of een team van bestuurders die dit in gemeenschappelijke afspraak doen, zal altijd in het begin een visiedocument opstellen, waarin de sectoroverschrijdende samenwerking wordt vastgesteld. Dit is de interne participatie. Welke beleidssectoren raakt het *Shared Space*-proces, welk belang hebben de intern betrokkenen, welke doelstellingen willen zij behalen en hoe dragen zij bij aan de realisering? In het ideale geval komt ook het budget voor het planvormingsproces in een gemeenschappelijke inspanning tot stand.

Check vooraf

Voordat men bestuurlijk tot de start van een *Shared Space*-proces besluit zou men zich een aantal vragen moeten stellen zoals in het kader hieronder beschreven.

Besturen – Check vooraf:

- Zijn de aanleiding en de beoogde meerwaarde verwoord?
- Sta ik er als bestuurder niet alleen voor, wordt ik door het college actief gesteund?
- Wordt Shared Space vanuit het ambtelijk apparaat ondersteund?
- Is er een maatschappelijk commitment voor deze aanpak?
- Sluit Shared Space aan bij onze beleidsvoornemens en zo ja: welke zijn dit?
- Is het voornemen in lijn met het provinciale beleid?
- Is er een visiedocument opgesteld waarin is verwoord
- dat het pilot-gebied als verblijfsgebied zal worden ingericht en wat hieronder wordt verstaan
- wie de interne spelers zijn en wat hun belang, hun doelen en bijdrage zijn
- dat er een gemeenschappelijk leerproces wordt geambieerd
- wie de externe spelers zijn en wat hun taken en bevoegdheden zijn
- dat er spelregels worden opgesteld die aangeven welke punten ter discussie en welke niet?

Nulmeting

Om uitspraken over succes of falen van het *Shared Space*-proces te kunnen doen moet van te voren een nulmeting zijn uitgevoerd. Welke aspecten bij een nulmeting worden betrokken is afhankelijk van het doel dat men voor ogen heeft. Enkele suggesties:

Verkeer:

- Snelheid
- Verkeersveiligheid (objectieve ongevallencijfers)
- Intensiteit
- Verkeerssamenstelling
- Doorstroming

Milieu

- Geluid
- CO₂ – Uitstoot

Economie

- Omzet
- Arbeidsplaatsen
- Aantal bedrijven
- Leegstand

Ruimtelijke kwaliteit

- Waardering door professionals
- Waardering door niet-professionele gebruikers

Gebruikskwaliteit

- Mate van gezamenlijk ruimtegebruik
- Gedrag en onderlinge communicatie
- Toegankelijkheid
- Bereikbaarheid

Beleving

- Hoe waarden gebruikers de sociale en verkeersveiligheid, de toegankelijkheid, eventuele geluidsoverlast

Ontwerpen

Het ontwerpproces voor een *Shared Space*-verblijfsgebied verloopt volgens de stappen die in Nederland gedurende de afgelopen 20 jaar voor participatieprocessen zijn geleerd. Maar er zijn drie punten van verschil. Het eerste is dat participatie en vernieuwing vaak op gespannen voet met elkaar staan. Het tweede betreft de vraag naar het toekomstige gebruik, die al bij het ontwerpen een rol moet spelen. Ten derde komt in bijna alle *Shared Space*-processen de vraag naar het parkeren aan de orde. Hieronder worden deze drie aandachtspunten toegelicht.

Aandachtspunt 1: Passen participatie en vernieuwing bij elkaar?

'Frames'

In de *Shared Space*-praktijk komt steeds weer aan de orde dat de gewenste mate aan vernieuwing vaak botst met de gewenste mate aan participatie. Enerzijds gaat het erom wat de gebruikers van de ruimte willen. Maar tegelijkertijd wil men een ruimte inrichten waarin zo weinig mogelijk gebruik wordt gemaakt van sturing met verkeerskundige middelen. Dit leidt vaak tot dilemma's, want de uitgangspunten voor de inrichting van *Shared Space*-verblijfsgebieden gaan in tegen veel van wat we tot dusver hebben geleerd en deels ook tegen onze intuïtie. In de psychologie spreekt men hier van 'frames'. Door zulke kaders zijn we geneigd om vast te houden aan opvattingen en overtuigingen, en we gaan doorgaans op zoek naar een bevestiging van onze vermoedens of overtuigingen, en niet naar ontkenning of correctie.

Als de denkkaders te veel uit elkaar lopen kom je via onderhandeling niet tot overeenstemming. En ook objectieve informatie verstrekken helpt hier niet veel (zie het kader hiernaast over de experimenten van S. Plous). Daarbij komt dat een gemeente meestal zelf nog geen vat heeft op wat werkt en wat niet. In de praktijk zie je vaak twee manieren waarop dan vaak wordt getracht het proces voort te zetten:

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

Blanco papier?

Men ziet verwatering in het ene geval, en manipulatie in het andere. Noch het ene noch het andere is gewenst. Maar wat dan wel? In de communicatie rond *Shared Space* wordt vaak gezegd dat met een 'wit papier' moet worden gestart. Dat de direct betrokkenen – de burgers dus, aan het woord zijn, dat zij maar moeten schetsen wat zij voor ogen hebben.

Maar betekent dit ook dat de burgers op de stoel van de ontwerper gaan zitten? Het resultaat is dan vermoedelijk niet wat de burgers werkelijk willen. Want zij kunnen alleen vragen om zaken die zij al kennen. Hier is juist de deskundigheid van de ontwerpers en procesbegeleiders gevraagd. Hun taak is niet het genereren van oplossingen, maar om anderen erbij te helpen zelf oplossingen te vinden. Zij geven niet alleen vorm aan het ontwerp, maar ook aan het proces. En dat bestaat in veel gevallen daaruit dat de focus moet worden verschoven: van de probleemoplossing naar de probleemvinding. Wat zijn onze 'frames' en hoe kunnen we ons 'reframen'?

Shared Space betekent handelen zoals de lokale verhoudingen het verlangen. En dat betekent ook dat er compromissen moeten worden gesloten en concessies gedaan. Niet voor niets zijn er in veel *Shared Space*-verblijfsgebieden zebra's, hekken en borden. Maar het is wel van belang zich steeds weer de aanvankelijke ambitie

We **hebben** geen probleem – we **zijn** het probleem



Ons denken wordt beperkt door kaders van wat we geleerd hebben of waaraan we gewend zijn geraakt

Hoe lastig het is om van eenmaal ingenomen standpunten terug te komen blijkt uit onderzoek van de Amerikaanse psycholoog Scott Plous. In diverse experimenten liet hij voor- en tegenstanders van kernwapens dezelfde krantenartikelen lezen over (bijna)ongelukken met zulke kernwapens. De verwachting was dat de opvatting van de voorstanders dichter bij die van de tegenstanders zou komen. Het bleek echter dat de meerderheid van zowel de voor- en tegenstanders na het lezen van de artikelen nog feller in hun standpunt waren. Beide partijen haalden uit de artikelen precies die informatie die hun reeds bestaande overtuiging bevestigde.

(Scott Plous, 1993, *The Psychology of Judgment and Decision Making*.)

te willen leren voor ogen te houden. Men zal het nooit iedereen naar de zin kunnen maken. Er zullen altijd en overal mensen zijn die zeggen: 'dit kan niet, hier doe ik niet aan mee'. Dat is onvermijdelijk. Men zou wel moeten proberen erachter te komen wat de reden is en wat er een volgende anders zou of moeten of kunnen.

Aandachtspunt 2: Hoe gaan we de ruimte straks gebruiken?

Dit is een cruciale vraag in een *Shared Space*-proces. Men verplaatst zich als het ware alvast naar de toekomst: wat gaan we straks met onze wijk, met ons dorp, met onze straat of ons plein doen? Hoe zorgen we dat er leven in komt? Hoe gaan we ons de ruimte toe-eigenen? En welke rol speelt de private ruimte? Houdt de openbare ruimte op waar de private ruimte begint? Of staan die twee met elkaar in verbinding? Dit heeft te maken met de definitie van 'openbare ruimte'. Is dit alleen de *publiek toegankelijke ruimte*, of valt daar ook de private ruimte onder die vanuit het publieke domein *zichtbaar* is? De mooiste inrichting helpt weinig wanneer de huizen aan weerskanten slecht onderhouden zijn. In Makkinga bijvoorbeeld waren deze vragen aanleiding voor een opknappbeurt van de huizen aan de Brink (zie de toelichting in het kader hieronder).

De ruimte gebruiken

In het centrum van Onnen (gemeente Haren) is tussen 2007 en 2007 de doorgaande weg tussen Haren en Zuidlaren heringericht. Midden in het dorp is een plein gemaakt met klinkers van huis tot huis. Het plein maakt een doordeweekse dag heel normaal. Het ligt aan het feit dat de bewoners het plein niet als 'hun' ruimte ervaren en gebruiken. De voortuinen zijn door heggen van het plein afgescheiden, en er is een strikte scheiding tussen privédomein en publieke ruimte. Je krijgt als passant geen enkele notie van het leven achter de heggen. Zo ontstaat ook geen noodzaak om vaart te minderen. Had men tijdens het ontwerpproces stilgestaan bij de vraag naar het gemeenschappelijke gebruik, waren er andere oplossingen denkbaar geweest, bijvoorbeeld een geleidelijke overgang tussen de private en de openbare ruimte.



In Makkinga, het 'dorp zonder borden', is dat anders. Hier is vanuit de openbare ruimte zicht op de voortuinen en de huizen. Ook is de voorheen verwaarloosde gemeenschappelijke brink heringericht. Het privédomein en het publieke domein zijn met elkaar verbonden en als passant ervaar je het dorp als mensruimte.



Op een heel andere manier is men ook in Siegerswoude, tot nu toe het enige *Shared Space* – verblijfsgebied buiten de bebouwde kom, erin geslaagd zich de ruimte toe te eigenen. Hier is het kruispunt van de N 917 met Binnenwei en Foarwurk heringericht als plein. Het is een toeristisch gebied en gemiddeld passeren 3.000 – 4.000 motorvoertuigen en 750 – 1.000 fietsers het plein. De huidige snelheid ligt hier bij 34 km/h (V85) en in de zomer staat er zelfs een ijsverkoper op het plein, wat op het voormalige kruispunt ondenkbaar zou zijn geweest.



Nieuwe inrichting samen met nieuw gebruik plannen

Ook in Dedemsvaart (gemeente Hardenberg) zijn hiervoor voorbeelden te vinden. De herinrichting als *Shared Space*-verblijfsgebied was hier voor veel winkeliers aanleiding om hun bedrijvigheid uit te breiden. Ook worden hier sinds de herinrichting veel winkelpanden opgeknapt.



Ruimte anders gebruiken – nieuwe terrasjes voor twee cafés in de Julianastraat in Dedemsvaart (gemeente Hardenberg)

Tegelijkertijd is in Dedemsvaart ook te zien dat er van tevoren niet goed genoeg is nagedacht over een goede invulling voor de kwaliteitsruimte die is ontstaan. Er zijn brede stoepen gecreëerd, maar voor wie en waarvoor?

Over zulke vragen moet al tijdens het ontwerp worden nagedacht. Bewoners, huiseigenaren en plaatselijke ondernemers spelen hier een belangrijke rol. Als zij zich de ruimte niet eigen maken blijft immers alles bij het oude en zal er van een 'gedeelde ruimte' niet veel terecht komen. Het zijn uiteindelijk de gebruikers die straks ervoor zorgen dat hun verblijfsgebied ook inderdaad als zodanig functioneert.

Aandachtspunt 3: Wat doen we met het parkeren?

Parkeren en handhaving van parkeren worden bijna overal als probleem gevoeld. Ook in de *Shared Space*-ontwerpprocessen komt deze vraag regelmatig aan de orde. Geparkeerde auto's aan één of twee kanten van de straat belemmeren het zicht op wat er links en rechts te zien is; de straat zou immers niet alleen in de lengte moeten verbinden, maar ook in de breedte. Vrije zichtlijnen maken een straat bovendien veiliger en in theorie vinden de meeste mensen een straat zonder een aaneengesloten rij met geparkeerde auto's ook mooier. Maar in de praktijk willen dezelfde mensen zo dicht mogelijk bij hun bestemming parkeren en ook winkeliers willen liefst dat hun klanten voor de deur kunnen parkeren.



Dedemsvaart: Waarvoor wordt de mooie ruimte gebruikt?

Hier is dus sprake van een dilemma. Wel of niet langs de straat of op een plein parkeren? En hoe maak je duidelijk waar het ongewenst is? Toch maar weer borden plaatsen? En moet je voor parkeren laten betalen of is het gratis? Het is en blijft een lastige kwestie. Maar één ding is duidelijk: *Shared Space* betekent niet dat parkeren langs de straat niet zou mogen en dat je dan maar elders voldoende parkeer-ruimte moet maken. Afhankelijk van de locatie zijn er verschillende mogelijkheden:

- In Oosterwolde (gemeente Ooststellingwerf) bijvoorbeeld kan gewoon op het plein worden geparkeerd – geen bord dat dit verbiedt of toestaat.
- In Haren zijn parkeervakken naast de rijbaan, maar niet op de pleinen. Toch gebeurt dit af en toe. Is dat erg? Die vraag kunnen alleen de belanghebbenden beantwoorden.
- In Dedemsvaart zijn aan beide kanten van de straat parkeervakken gemarkeerd. Maar de markering werkt niet goed. Regelmatig worden uitritten geblokkeerd, wat ertoe leidt dat inwoners zelf bordjes hebben opgehangen. De gemeente gaat hierover opnieuw in gesprek en zoekt naar een passende oplossing. Overigens laat de praktijk in Dedemsvaart zien dat in de lengterichting parkeren zo'n nadelen heeft. Op die manier is er weinig verbinding tussen 'rijbaan' en 'stoep'. En doordat je precies daar kunt parkeren waar je moet zijn wordt er weinig gelopen. Er wordt nu over nagedacht of men de parkeervakken niet beter dwars op de rijrichting kan bundelen op plaatsen waar toch al veel ruimte is (zie de afbeelding hiernaast).

Dit alles maakt één ding duidelijk: een generieke oplossing is er niet. Je moet het erover hebben. Het zijn de weggebruikers zelf die het probleem veroorzaken. Het is dus ook aan hen om het samen op te lossen.



Verschillende oplossingen voor parkeren
Van boven naar beneden: Oosterwolde, Haren en Dedemsvaart

Ontwerpen – Tussentijdse check

Het is nuttig om na te gaan of het ontwerpproces goed is verlopen, voordat men naar de fase van uitvoering overgaat. Dat zou zowel intern moeten gebeuren, binnen de (gemeentelijke) organisatie, als ook extern, in het projectteam met vertegenwoordigers van alle betrokkenen door een aantal vragen moeten stellen.

We noemen hieronder een paar van die vragen die bij de tussentijdse beoordeling kunnen helpen:

Evaluatievragen binnen de organisatie

- Is er een trekker benoemd
- Was de keuze voor interne/externe trekker gemotiveerd?
- Is het project binnen de organisatie gecommuniceerd?
- Resulteerde dat in brede interne betrokkenheid?
- Hadden de intern betrokkenen een duidelijke rol/taak/opgave?
- Zie je die betrokkenheid in de ontwerpfase terug?
- Zie je die betrokkenheid in het ontwerpresultaat terug?
- Heeft die betrokkenheid geleid tot aanvullend budget?

Evaluatievragen voor het team van betrokkenen

- Is het project extern goed gecommuniceerd?
- Was er een overtuigende respons
- Heeft het project een goede duidelijke start gehad?

- Zijn reële verwachtingen gecommuniceerd?
- Is er speciale aandacht aan specifieke stakeholders/doelgroepen geschonken?
- Zijn de uitgangspunten en doelstellingen duidelijk geformuleerd?
- Is een sectoroverschrijdende werkgroep ingesteld?
- Was voor de leden duidelijk wat hun rol/taak/opgave/mogelijkheden waren?
- Zijn er duidelijke spelregels opgesteld?
- Zie je de betrokkenheid in de ontwerpfase terug?
- Zie je de betrokkenheid in het ontwerpresultaat terug?
- Was er een partnerschappelijke verhouding tussen de werkteamleden?
- Zijn de problemen goed in kaart gebracht?
- Heeft er een goede ruimtelijke analyse plaatsgevonden?
- Zijn de toekomstwensen in kaart gebracht?
- Is er in dialoog een oplossingsrichting voor de problemen uitgewerkt?
- Is er een heldere ontwerpopgave geformuleerd?
- Zijn de resultaten goed gecommuniceerd en gepubliceerd?
- Weerspiegelt het definitieve ontwerp de oplossingsrichting?
- Waren wegbeheerders en handhavers vroegtijdig betrokken, zodat het gebied na de uitvoering beheerbaar is?
- Waren de uitvoerende partijen (technisch tekenaars, bouwers etc. vroegtijdig bij het ontwerpen betrokken?
- Is er een bestuurlijk besluit over het ontwerp genomen?
- Moesten er toen concessies vanwege (ontbrekend) budget worden gemaakt?

Uitvoeren

Kunnen betrokken stakeholders ook bij de uitvoering een actieve rol spelen? Bewoners zijn ten slotte ook professionals, vaak in sectoren die juist bij de uitvoering aan bod komen, zoals wegenbouw, groenaanleg etc. Het is de vraag of het zinvol is om betrokken bewoners daadwerkelijk opdrachten te laten uitvoeren, maar ze zouden wel een rol kunnen krijgen bij de opdrachtverlening en zo meer inzicht in de besteding van middelen kunnen krijgen. Participatie eindigt immers niet wanneer de ontwerpplannen zijn vastgesteld. De betrokkenheid bij de uitvoering is belangrijk om onvoorziene effecten bij te sturen. Ook de zeggenschap over budgetten is belangrijk, want via de financiën worden tijdens de uitvoering nog belangrijke keuzes gemaakt, veelal keuzes die de kwaliteit niet versterken. Hiervoor bestaan echter tot nu toe nog geen voorbeelden.

Beheren en gebruiken

Na het doorknippen van het lint is het project afgerond. Maar het *Shared Space*-proces is hiermee niet afgelopen. Door het gebruik zal immers pas blijken of en hoe het *Shared Space*-verblijfsgebied functioneert. Uit de praktijkvoorbeelden komen drie aandachtspunten naar voren waarop hier nader zal worden ingegaan.

Aandachtspunt 4: Hoe om te gaan met onveiligheidsgevoelens?

In hoofdstuk 2 kwam ter sprake dat er in alle *Shared Space*-verblijfsgebieden een discrepantie optreedt tussen de objectieve en de subjectieve veiligheid. In bijna alle besproken projecten is er een matige tot slechte beoordeling van de subjectieve veiligheid. Één van de redenen ligt zeker ook daarin dat men in de betreffende gemeenten het *Shared Space*-proces na de oplevering van de nieuwe straat als afgerond beschouwd. Maar eigenlijk begint het dan pas echt. Continue communicatie, voorlichting en educatie zijn zeker ook na de fysieke uitvoering essentieel. Het leerproces gaat immers door: "wat hebben we hier ook weer gedaan en waarom"? *Shared Space* werkt alleen als veel mensen de straat actief, zelfbewust en verantwoordelijk gebruiken.

Aandachtspunt 5: Hoe gaan we handhaven?

Dit punt houdt verband met het vorige. Mensen voelen zich onveilig of ontevreden en klagen bij de gemeente. Daar weet men zich niet goed raad met de klachten en voegt achteraf borden, hekjes en zebra's toe. Dit punt is in hoofdstuk 2 aan al aan de orde geweest. In eerste instantie is dit een kwestie

Steeds meer borden in Haren

Opvallend is de grote hoeveelheid nieuwe voetpadborden in Haren. Volgens de gemeente zijn deze borden nodig zodat de politie foutparkeerders kan bekeuren. Omdat er geen hoogteverschil is tussen trottoir en rijbaan heeft de trottoir niet de juridische status van trottoir. Automobilisten zouden zich erop kunnen beroepen dat het hier een parkeerstrook betreft.

Het zou interessant zijn om na te gaan, welke ontwikkeling hieraan vooraf is gegaan. Hebben de inwoners klachten over 'foutparkeerders' geuit? Of konden politieagenten niet met de situatie uit de voeten? Is er inderdaad vaak op niet daarvoor bedoelde plekken geparkeerd?

Hoe is de gemeente vervolgens hiermee omgegaan? Is er een gemeenschappelijk communicatie- en leerproces met de inwoners en de andere betrokkenen gevoerd of is men meteen overgegaan tot plaatsing van de borden?



Omgaan met handhaving

van interne communicatie. Als ook binnen het gemeentehuis een leerproces op gang komt stelt men zich niet de vraag "Hoe kunnen we handhaven?", maar "Hoe houden we samen met de gebruikers de ruimte in stand?" Juist daarom is ook de samenwerking met de politie vanaf het eerste begin zo belangrijk.

Als alle betrokkenen ook tijdens de fase van het gebruik constructief blijven nadenken, argumenteren en discussiëren, kan blijken dat fysieke maatregelen alleen niet volstaan en dat misschien extra aandacht aan gedragsverandering moet worden besteed. Een andere ruimtelijke inrichting kan een ander gedrag helpen bevorderen, maar reflectie, communicatie en educatie blijven noodzakelijk. Dit vraagt vervolgens om een proces van externe communicatie en discussie met de betrokken weggebruikers: hoe willen we met elkaar omgaan, wat willen en kunnen we van elkaar tolereren, hoe krijgen we het gewenste gedrag voor elkaar en wat kan ieder persoonlijk daaraan bijdragen?

En ten slotte: in een *Shared Space*–verblijfsgebied zijn precies dezelfde verkeersregels van kracht als in alle andere publieke (verkeers)ruimten, ook wanneer er geen verkeerstekens staan. Handhaving blijft dus altijd mogelijk.

Knelpunt 6: Wie is er aansprakelijk?

Zoals voor de handhaving geldt ook voor de aansprakelijkheid: in een *Shared Space*–verblijfsgebied zijn dezelfde verplichtingen van kracht als elders. De wegbeheerder is ook hier op grond van artikel 15 e.v. van de Wegenwet verantwoordelijk voor het in goede staat houden van de weg. Als hij niet voldoet aan deze verantwoordelijkheid, met schade bij weggebruikers als gevolg, kan hij voor die schade aansprakelijk worden gehouden.

De aansprakelijkheid van de wegbeheerder is vastgelegd in artikel 6: 174 BW. Dit artikel legt een risico-aansprakelijkheid bij de bezitter van een opstal (waaronder een weg) in het geval de opstal niet voldoet aan de eisen die men eraan mag stellen en daardoor schade aan derden ontstaat. De mogelijke aansprakelijkheid voor ongevallen door voorwerpen op het wegdek wordt beoordeeld op basis van artikel 6:162 van het Burgerlijk Wetboek. Een belangrijk punt bij de aansprakelijkheidstelling is de vraag of er sprake is van verwijtbaarheid van de wegbeheerder. Daarnaast wordt ook een beroep gedaan op de verantwoordelijkheid van de gebruiker van de weg. Hij/zij wordt geacht voldoende oplettendheid te betrachten en zijn rijgedrag aan de omstandigheden aan te passen. Dit geldt voor de weg- en weersomstandigheden, maar ook voor het gedrag van weggebruikers onderling. Voor de aansprakelijkheid van de weggebruikers onderling gelden in een *Shared Space*–verblijfsgebied dezelfde wettelijke grondslagen als overal.

Opnieuw: Besturen

Om de cyclus rond te maken is het nuttig om na te gaan of de resultaten van het project doorwerken in het beleid en zo ook een volgend project kunnen beïnvloeden. Het gaat dan om de volgende vragen:

- Wat zijn achteraf de leermomenten en de leerpunten, wat zijn de 'best practices' die als input kunnen worden gebruikt voor de volgende keer?
- Geeft het proces aanleiding om na te denken over vernieuwing in het beleid?
- Geeft het proces input aan nieuwe beleidsnota's?

Onderzoeksvragen

Voor de resultaten van een herinrichting als *Shared Space*-verblijfsgebied bestaat, zoals in hoofdstuk 2 beschreven, nog weinig objectief en verifieerbaar onderzoek. Ook is er nog weinig praktijkkennis over de *Place Keeping*-aspecten van *Shared Space*. Om hiervoor een solidere basis te verschaffen worden de volgende onderzoeksvragen aan de orde gesteld:

1. *Perceptie van verkeersveiligheid*

Uit de conclusies blijkt dat kwetsbare weggebruikers zich in *Shared Space*-verblijfsgebieden minder veilig voelen dan in traditioneel ingerichte gebieden. De perceptie en de beleving van verkeersveiligheid van als kwetsbaar beschouwde weggebruikers is nog niet goed in kaart gebracht:

- Wat wordt als kern van het probleem gezien, wie of wat als veroorzaker?
- Voor wie wordt de situatie als onveilig ingeschat, door wie worden de perceptie en beleving gedeeld?
- Wie beschouwd wie als kwetsbaar
- Hoe kunnen kwetsbare weggebruikers weerbaarder worden gemaakt?
- Welke rol spelen individuele omstandigheden en sociologische processen en hoe grijpen zij in elkaar?

Beantwoording van deze en andere vragen kan een beter licht werpen op het al dan niet functioneren van *Shared Space*-verblijfsgebieden en traditioneel ingerichte verblijfsgebieden.

2. *Verbetering van onderzoeksmethoden*

In verband met het vorige punt: Voor de bestaande evaluaties is m.b.t. de waardering gebruik gemaakt van enquêtes.

- Zijn enquêtes een passend instrument?
- Kunnen of moeten ze worden verbeterd? Bijvoorbeeld door vragen toe te voegen die een breder beeld van de ondervraagde opleveren en/of door de enquêtes aan te vullen met verdiepingsslagen (onderzoek met sleutelfiguren en focusgroepen).
- Zijn enquêtes representatief, voor alle doelgroepen (dus ook degenen die de locatie eventueel vermijden)?
- In hoeverre stroken de resultaten uit de enquêtes met gedrag dat geobserveerd wordt?
- Welke onderzoeksmethoden kunnen daarnaast worden toegepast om een betrouwbaar beeld van de waardering te verkrijgen?

3. *De positie van blinden en slechtzienden*

Doordat trottoirbanden ontbreken ontstaan in veel *Shared Space*-verblijfslocaties moeilijke situaties voor blinden. In veel van de locaties worden een veilige en vlotte oriëntatie en navigatie van blinden en slechtzienden onvoldoende gewaarborgd. Als er wel blindengeleidestroken aanwezig zijn, zoals in Bohmte, functioneren die niet naar behoren.

Door middel van participatief ontwerpend onderzoek kunnen voorbeelden worden uitgewerkt hoe een goede oriëntatie en vlotte navigatie van blinden en slechtzienden kan worden gewaarborgd en tegelijk de ruimtelijke kwaliteit kan worden verhoogd, bijvoorbeeld door consequente toepassing van natuurlijke gidslijnen.

4. *MKBA*

De relatie tussen ruimtelijke kwaliteit en economische impulsen wordt in brede kringen onderkend, maar een goede maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is tot nu toe nog niet uitgevoerd. Daarbij zou het rendement van een interventie of investering voor de hele maatschappij in kaart moeten worden gebracht, waarbij alle effecten die de welvaart en het welzijn beïnvloeden in hun complexe onderlinge relatie worden meegenomen en gekwantificeerd. Dit



heeft dus betrekking op de directe en indirecte sociale, economische en ecologische effecten en hun onderlinge wisselwerking. Meer inzicht hierover bevordert ook de kennis over *Place Keeping*: wat levert een aantrekkelijke publieke ruimte op en welke beleidssectoren en welke stakeholders hebben hier baat bij?

Hier ligt een taak voor transdisciplinaire onderzoeksteams om meer grip te krijgen op deze weerbarstige materie. Door inzichten uit toegepast en fundamenteel wetenschappelijk onderzoek uit vele wetenschapsdisciplines te koppelen zou een MKBA-systematiek kunnen worden uitgewerkt die niet alleen voor *Shared Space*-verblijfsgebieden, maar ook voor vele andere maatschappelijke interventies bruikbaar is.

5. Van Place Making naar Place Keeping

Dit is de meest recente onderzoeksvraag. Ze houdt direct verband met vraag 4, maar heeft ook raakvlakken met alle andere voorgaande vragen. *Place Making* is een in Nederland en daarbuiten beproefd concept. Het heeft betrekking op het proces van ontwerp en inrichting van de openbare ruimte, met een zo groot mogelijke invloed van betrokken burgers en ondernemers. Het onderliggende idee is dat de direct betrokkenen de meeste kennis over de plek hebben en dat het hun wensen en ideeën richtinggevend zijn voor de inrichting. Uit de *Place Making* – aanpak bleek dat de kwaliteit van het ontwerp beter werd door bewoners bij het ontwerpproces te betrekken.

Toch gaat het er niet alleen om hoe je een ruimte samen inricht, maar ook hoe je hem later samen gebruikt, beheerd en hoe je de inrichting en het onderhoud samen kunt financieren. Wie overneemt welke verantwoordelijkheden, welke kennis heb je daarvoor nodig en hoe organiseer je zulke processen? Daarom gaat het in *Place Keeping*, dat daarmee een stap verder gaat dan *Place Making*.

De gemeente Emmen neemt hierin het voortouw door het opstarten van een proefproces in Nieuw-Dordrecht. Eerste inzichten zijn samengevat in het cahier '*Place Keeping – Werken in nieuwe allianties*'

Bijlage: Checklist voor de evaluatie

Ex-ante: besturen

- Bestuurlijke visie → zijn er ondersteunende beleidsnota's?
- Bestuurlijk commitment → is er actieve steun vanuit het college?
- Wordt *Shared Space* vanuit het ambtelijk apparaat ondersteund?
- Is er een maatschappelijke vraag naar deze aanpak?
- Sluit *Shared Space* aan bij de beleidsvoornemens en zo ja: welke zijn dit?
- Is het voornemen in lijn met het provinciale en landelijke beleid?
- Bestuurlijke opdracht en betrokkenheid → is er een basisvisie opgesteld waarin wordt verwoord
 - dat het pilot – gebied als verblijfsgebied zal worden ingericht en wat hieronder wordt verstaan
 - wie de interne spelers zijn en wat hun belang, hun doelen en bijdrage is
 - dat er een gemeenschappelijk leerproces wordt geambieerd
 - wie de externe spelers zijn en wat hun taken en bevoegdheden zijn
 - dat er spelregels worden opgesteld die aangeven elke punten ter discussie en welke niet?

Ex-durante: ontwerpen

Binnen de (gemeentelijke/provinciale) organisatie

- Is er een trekker benoemd
- Was de keuze voor interne/externe trekker gemotiveerd?
- Is het proces binnen de organisatie gecommuniceerd?
- Resulteerde dat in brede interne betrokkenheid?
- Hadden de intern betrokkenen een duidelijke rol/taak/opgave?
- Zie je die betrokkenheid in de ontwerpfase terug?
- Zie je die betrokkenheid in het ontwerpresultaat terug?
- Heeft die betrokkenheid geleid tot aanvullend budget

In het team van betrokkenen

- Is het proces extern goed gecommuniceerd?
- Was er een overtuigende respons
- Heeft het proces een goede duidelijke start gehad?
- Zijn reële verwachtingen gecommuniceerd?
- Is er speciale aandacht aan specifieke stakeholders/doelgroepen geschonken?
- Zijn de uitgangspunten en doelstellingen duidelijk geformuleerd?
- Is een sectoroverschrijdende werkgroep ingesteld?
- Was voor de leden duidelijk wat hun rol/taak/opgave/mogelijkheden waren?
- Zijn er duidelijke spelregels opgesteld?
- Zie je de betrokkenheid in de ontwerpfase terug?
- Zie je de betrokkenheid in het ontwerpresultaat terug?
- Was er een partnerschappelijke verhouding tussen de werkteamleden?
- Zijn de problemen goed in kaart gebracht?
- Heeft er een goede ruimtelijke analyse plaatsgevonden?
- Zijn de toekomstwensen in kaart gebracht?
- Is er in dialoog een oplossingsrichting voor de problemen uitgewerkt?
- Is er een heldere ontwerp-opgave geformuleerd?
- Zijn de resultaten goed gecommuniceerd en gepubliceerd?
- Weerspiegelt het definitieve ontwerp de oplossingsrichting?
- Waren de uitvoerende partijen (technisch tekonaars, bouwers etc. vroegtijdig bij het ontwerpen betrokken?)
- Is er een bestuurlijk besluit over het ontwerp genomen?
- Moesten er toen concessies vanwege (ontbrekend) budget worden gemaakt?

Ex post: uitvoeren

- Hebben deelnemers uit de werkgroep of uit de bredere kring van stakeholders een taak in de uitvoering op zich genomen?
- Kon binnen korte tijd tot uitvoering worden overgegaan?
- Was er een goed toezicht op de uitvoering?
- Was er belangstelling voor de uitvoering?

- Is de uitvoering vlekkeloos verlopen?
- Is er tijdens de uitvoering gecommuniceerd over eventuele obstakels en/of over voorspoedig verloop?
- Is er tijdens de uitvoering gecommuniceerd over het concept?
- Is er met specifieke doelgroepen nogmaals en extra gecommuniceerd (scholen, blinden, etc.)
- Was er een feestelijke opening?
- Zijn daarbij nog een keer afspraken gemaakt?
- Is het hele proces tot dan toe nogmaals intern goed gecommuniceerd?
- Waren de medewerkers voor beheer en onderhoud goed betrokken?

Ex-post: beheren en gebruiken

Verkeerseffecten	Hoe te meten?
<ul style="list-style-type: none"> • Snelheid • Verkeersveiligheid • Intensiteit • Verkeerssamenstelling • Routekeuze • Doorstroming • Bereikbaarheid 	<ul style="list-style-type: none"> Snelheidsmetingen Verkeersveiligheidsanalyse Verkeerstellingen Verkeerstellingen/Kruispunttelling Kruispunttelling/Kordononderzoek/enquête Trajectmeting/observatie Observatie
Milieu-effecten	Hoe te meten
<ul style="list-style-type: none"> • Geluid • Uitstoot • Trilling 	<ul style="list-style-type: none"> Akoestisch onderzoek Fijnstofmetingen Trillingsonderzoek
Economische effecten	Hoe te meten
<ul style="list-style-type: none"> • Omzet • Arbeidsplaatsen • Aantal bedrijven • Vastgoedindex 	<ul style="list-style-type: none"> Data Kamer van Koophandel Data Kamer van Koophandel Data Kamer van Koophandel Data gemeente
Ruimtelijke kwaliteit	Hoe te meten
<ul style="list-style-type: none"> • Waardering professionals • Waardering niet- professionals 	<ul style="list-style-type: none"> Enquête/analyse Enquête
Gebruikskwaliteit	Hoe te meten
<ul style="list-style-type: none"> • Mate van gezamenlijk ruimtegebruik • Gedrag en onderlinge communicatie • Toegankelijkheid • Bereikbaarheid • Particuliere initiatieven 	<ul style="list-style-type: none"> Observatie/enquête Observatie/enquête Observatie/enquête Observatie/enquête Enquête /observatie
Beleving	Hoe te meten
<ul style="list-style-type: none"> • Hoe voelen de gebruikers zich in de ruimte? • Zijn ze zich de ruimte gaan toe-eigenen? • Zijn er klachten gaan komen? • Is daarop communicatief/educatief gereageerd? • Heeft dat geholpen? • Zijn mensen er anders over gaan denken/leerproces 	<ul style="list-style-type: none"> Observatie/enquête Observatie/enquête Gegevens gemeente Gegevens gemeente Observatie/enquête Observatie/enquête

Ex post/ex ante: besturen

- Geeft het project aanleiding om na te denken over vernieuwing in het beleid,
- Geeft het project input aan nota's die worden voorbereid?
- Zijn er nog leuke verrassingen geweest?
- Zijn er teleurstellende momenten geweest?
- Zijn er ook onaangename verrassingen geweest?
- Was er in het geheel genomen een goede sfeer/een goed gevoel?
- Wat zijn achteraf de leermomenten en de leerpunten → best practice als input voor de volgende keer?

