


DE OPBRENGSTEN VAN 15 JAAR SHARED SPACE

UITKOMSTEN EVALUATIE SHARED SPACE IN SMALLINGERLAND

Juli 2013

Drachten  **Smallingerland**

NHL
KENNIS EN BEDRIJF
KENNISCENTRUM SHARED SPACE

DE OPBRENGSTEN VAN 15 JAAR SHARED SPACE

UITKOMSTEN EVALUATIE SHARED SPACE IN SMALLINGERLAND

Uitgevoerd door



In opdracht van



Kenniscentrum Shared Space - NHL Hogeschool, Leeuwarden, juli 2013

COLOFON

Opdrachtgevers

Jeannette Stockmann - gemeente Smallingerland
Erik Wietzes - gemeente Smallingerland

Auteurs

Foppe Jorna - Kenniscentrum Shared Space NHL Hogeschool
Pieter de Haan - Kenniscentrum Shared Space NHL Hogeschool
Sjoerd Nota - Kenniscentrum Shared Space NHL Hogeschool
Meintsje de Vries - Kenniscentrum Shared Space NHL Hogeschool

Geïnterviewden

Anita Tolman - WMO-adviesraad gemeente Smallingerland
Anne Meijer - dorpsbelang Boornbergum
Anouschka Doddema - wijkraad De Drait
dhr. Schurer - Seniorenadviesraad (SAR)
Erik Kort - gemeente Smallingerland, dorpencoördinator
Fred Hoozemans - wijkraad De Drait
Gerben van Alst - Brandweer
Harro Vijver - Politie
Henry Frieswijk - gemeente Smallingerland, afdeling communicatie
Homme Biemold - Veilig Verkeer Nederland (VVN)
Hylke Boorsma - WMO-adviesraad gemeente Smallingerland
Iefke Hoekstra - WMO-adviesraad gemeente Smallingerland
Jan Janssen - Seniorenadviesraad (SAR)
Jeannette Stockmann - gemeente Smallingerland, afdeling verkeer
Jelmer Kleinhuis - dorpsbelang Oudega
Joke Wierda - wijkraad De Bouwen
Kees Mourits - Fietsersbond
Margot Blaauw - Veilig Verkeer Nederland (VVN)
Marjan van der Aart - gemeente Smallingerland, Wethouder Verkeer
Nieske Ketelaar - gemeente Smallingerland, Wethouder Ontwikkeling

Nynke den Heijer - gemeente Smallingerland, afdeling Samenlevingszaken
Sjoeke van der Veer - gemeente Smallingerland, afdeling openbare werken
Wim van Loon - dorpsbelang Boornbergum
Wybe Westra - dorpsbelang Oudega
Yvette Mulder - dorpsbelang Rottevalle

Studentonderzoekers NHL Hogeschool

Alex Pietersma
Alexander Bargamy
Anna van Leeuwen
Armanda Moltmaker Bos
Doeke Brouwers
Esther Wilts
Geertje Stoker
Henk Rozeboom
Houkje Veenstra
Jan-Molle de Boer
Jelle Zijlstra
Jordi Dijkstra
Kees Jan Hendriks
Marijke Ronner

Marrit Molenaar
Nils Treffers
Pascal Dijkstra
Patricia Meijerink
Patrick Smoor
Ruben Bruijne
Ruben de Bruijne
Sharino Furthmuller
Sieger Zijlstra
Tomas Dillema
Toon Flokstra
Willem van Althuis
Wilmer Hazenberg
Yde Engelsma

Kenniscentrum Shared Space - NHL Hogeschool, Leeuwarden, juli 2013

Bezoekadres:
Rengerslaan 10
8917 DD Leeuwarden

Postadres:
Postbus 1080
8900 CB Leeuwarden

Telefoon: 058 251 2010
E-mail: kennisenbedrijfbuiltenvironment@nhl.nl

INHOUD

COLOFON

INHOUD

INLEIDING	- 7 -
Aanleiding	- 7 -
Leeswijzer	- 7 -
ONDERZOEKSOPZET	- 8 -
Theoretisch onderzoekskader Shared Space	- 8 -
Hoofdonderzoeksvraag	- 10 -
Onderzoeksmethoden.....	- 15 -
KWALITEIT OPENBARE RUIMTE.....	- 18 -
Inleiding	- 18 -
Deskresearch	- 19 -
Mening doelgroepen	- 24 -
Locatieonderzoek	- 27 -
Tussenconclusie.....	- 37 -
BETROKKENHEID BURGERS.....	- 39 -
Inleiding	- 39 -
Deskresearch	- 40 -
Proces	- 40 -
Zelfbeheer	- 42 -
Vasthouden aan ontwerpuitgangspunten	- 43 -
Communicatie/voorlichting rond uitgangspunten.....	- 43 -
Gedrag op straat.....	- 45 -
Ander gebruik openbare ruimte.....	- 45 -
Bewonersinitiatieven.....	- 46 -

Verschillen dorps- en stedelijk gebied	- 48 -
Tussenconclusie.....	- 48 -
INBEDDING VAN HET CONCEPT	- 52 -
Inleiding	- 52 -
Deskresearch	- 52 -
Onderdeel visie bestuur	- 53 -
Enquête	- 54 -
Andere beleidsterreinen	- 54 -
Aanpassingen in de praktijk	- 55 -
Tussenconclusie.....	- 56 -
CONCLUSIES & AANBEVELINGEN.....	- 58 -
Inleiding	- 58 -
Conclusie Kwaliteit openbare ruimte.....	- 58 -
Conclusie Betrokkenheid burgers	- 59 -
Conclusie Inbedding van het concept	- 61 -
Aanbevelingen.....	- 61 -
BIBLIOGRAFIE.....	- 64 -
BIJLAGEN	

INLEIDING

Aanleiding

Sinds begin jaren '90 van de vorige eeuw is in Smallingerland, zowel in Drachten als in de omliggende dorpen, geleidelijk een nieuw concept voor de inrichting van de openbare ruimte ontwikkeld en toegepast. Dit concept heeft in de afgelopen jaren onder de naam Shared Space wereldwijd veel bekendheid gekregen. Door vooruitstrevend en gedurfd te opereren werd het mogelijk, meestal samen met de gebruikers van die openbare ruimte, te komen tot oplossingen die in grote mate afweken van de tot dan toe traditionele manier van inrichting van het verkeerssysteem.

Gekozen werd voor een grotere eigen verantwoordelijkheid voor weggebruikers en bewoners. Er ontstond behoefte aan het terugdringen van de borden, markering en andere uitingen voor het regelen van het verkeersgedrag. Scheiding van verkeerssoorten werd gewijzigd in het samenbrengen ervan in een zoveel mogelijk gelijkvloerse ruimte. Het concept gaat uit van harmonisatie van snelheden en van communicatie tussen weggebruikers onderling. De bewoners werden tevens intensief betrokken bij definiëring van problemen, bij het zoeken van oplossingen en bij de vormgeving van de openbare ruimte. Het concept trok de afgelopen jaren volop aandacht van andere gemeenten en provincies, zowel nationaal als internationaal. Smallingerland werd een begrip voor een nieuw en anders denken over de openbare ruimte.

Enkele locaties in de gemeente zijn inmiddels op verschillende aspecten geëvalueerd. Publicaties daarvan zijn lange tijd belangrijke literatuur geweest over Shared Space en worden nog regelmatig aangehaald. In Smallingerland lijkt Shared Space een aanvaard (beleids)uitgangspunt voor de (her-) inrichting van de openbare ruimte en wordt daarin steeds meer gevolgd door andere gemeenten.

De gemeente Smallingerland staat aan de vooravond van het uitzetten van de lijn voor de gemeentelijk visie op verkeer en vervoer voor de komende jaren. Vraag die hierbij aan de orde komt is of de ingeslagen weg kan worden doorgezet. Hiervoor is het wenselijk om te beoordelen wat die ingeslagen weg de gemeente Smallingerland in de afgelopen 15 jaar heeft gebracht. De gemeente Smallingerland heeft het Kenniscentrum Shared Space van NHL Hogeschool gevraagd om antwoord te geven op de vraag welke voor- en nadelen de Shared Space aanpak heeft opgeleverd. In de eerste helft van 2013 zijn daarvoor diverse onderzoeken, interviews en enquêtes uitgevoerd. In voorliggende rapportage zijn het onderzoek en de uitkomsten ervan beschreven.

Leeswijzer

De voor dit evaluatieonderzoek gehanteerde onderzoeksvragen en -methodieken staan in het hoofdstuk 'Onderzoeksoptzet' beschreven. Om tot beantwoording van de onderzoeksvraag te komen zijn een drietal onderzoeksthema's benoemd. De uitkomsten van de onderzoeksthema's zijn in de hoofdstukken 'Kwaliteit openbare ruimte', 'Betrokkenheid burgers' en 'Inbedding van het concept' weergegeven. In ieder hoofdstuk worden eerst de onderzoeksvraag en deelonderzoeksvragen kort herhaald. Vervolgens zijn per deelvraag de uitkomsten weergegeven en wordt het hoofdstuk afgesloten met de conclusie per deelonderzoeksvraag. Het rapport wordt afgesloten met het hoofdstuk 'Conclusies & aanbevelingen'. In dit hoofdstuk staan de conclusies en aanbevelingen per onderzoeksthema beschreven.

ONDERZOEKSOPZET

Dit hoofdstuk beschrijft achtereen het theoretisch onderzoekskader Shared Space, de hoofdonderzoeksvraag, de onderzoeksthema's en een uitleg van de gebruikte onderzoeksmethodieken.

Theoretisch onderzoekskader Shared Space

Om te kunnen onderzoeken wat de effecten van de toepassing van Shared Space in Smallerland zijn geweest, is het van belang om een theoretisch onderzoekskader te schetsen waarbij Shared Space wordt gedefinieerd. Het onderzoekskader wordt hieronder beschreven.

Shared Space is een concept voor de inrichting van de openbare ruimte waarmee wordt gestreefd naar ruimtelijke én democratische kwaliteit. In de benadering van Shared Space vormt de openbare ruimte het hart van de samenleving: een gebied om in te verblijven, anderen te ontmoeten, activiteiten te ondernemen, te ontspannen of te verplaatsen. De inrichting van de openbare ruimte moet recht doen aan de verschillende functies en betekenissen die deze ruimte voor mensen vervult. Het streven bij de inrichting van de openbare ruimte is hierbij om te komen tot een balans tussen verkeer, verblijf en alle andere ruimtelijke functies. De openbare ruimte wordt dusdanig ingericht dat die ruimte niet als een verkeersruimte wordt geïnterpreteerd (een ruimte om te passeren) maar als een verblijfsruimte (een ruimte om in te zijn). Op hoofdlijnen is Shared Space als volgt te kenmerken.

Gebruik maken van de context van de plek

Een belangrijk uitgangspunt van Shared Space is, dat het gedrag op wegen in gebieden met een verblijfskarakter sterker wordt beïnvloed door de expressie van de omgeving, dan door de gebruikelijke instrumenten van de verkeersprofessie. Er wordt dan ook terughoudend omgegaan met technische verkeersinstrumenten. In plaats hiervan wordt gebruik gemaakt van ruimtelijke elementen en de landschappelijke context om het gewenste gedrag te bewerkstelligen.

Mensruimtes

In de benadering van Shared Space moet het ontwerp van een verblijfsgebied sociaal gedrag aanmoedigen. Door minder te reguleren met borden en verkeerstekens en meer een beroep te doen op het zelfregulerend vermogen van mensen, wordt sociaal gedrag aangemoedigd. Verkeersregels maken plaats voor sociale regels. Door het herstellen van de interactie op plekken waar sociaal gedrag voor de hand ligt, kan het aantal ongevallen omlaag worden gebracht. Vermindering van het aantal verkeersborden, drempels, belijning en andere omgevingsvreemde verkeerselementen verhoogt daarnaast de kwaliteit van de ruimte.

Gedeeld ruimtegebruik

Alle gebruikers delen zoveel mogelijk op gelijke basis de ruimte. Het scheiden van verkeersstromen verhoogt de snelheid en de ernst van ongevallen en is een maatregel die niet past in een verblijfsomgeving. Het werkt blikvernauwend en daardoor snelheidverhogend. Doordat ieder een eigen baan heeft, houden mensen minder rekening met andere weggebruikers. Ongevallen vinden vooral plaats waar de wegen van verschillende weggebruikers elkaar kruisen.

Liever ongeordend dan schijnveilig

Wat veilig voelt, hoeft niet veilig te zijn. En andersom: wat onveilig voelt, kan heel veilig zijn. In de optiek van Shared Space is gevoel van onzekerheid dus een manier om de objectieve veiligheid te vergroten.

Contexteigen materialisering

Ruimtelijke kwaliteit wordt voor een groot deel bepaald door de gekozen materialen. De kleur en het type bestrating benadrukken en versterken de eigenschappen van de omgeving. Binnen Shared Space wordt gezocht naar gebieds- of contexteigen materialen die passen bij het karakter van de omgeving. Plaatsing van bijvoorbeeld meubilair en verlichting wordt gebruikt om de ruimte vorm te geven en gedrag in de ruimte te sturen.

Democratische (of proces-)kwaliteit

Naast veiligheid en ruimtelijke kwaliteit staat Shared Space tevens voor democratische (of proces-)kwaliteit. Van belang is dat de eigen verantwoordelijkheid niet alleen op straat, maar ook tijdens het proces van totstandkoming van een nieuwe inrichting in belangrijke mate teruggaat naar de gebruikers van de openbare ruimte. Niet langer een overheid die op basis van richtlijnen en normen bepaalt hoe een inrichting plaats moet vinden, maar een proces waarbij gezamenlijk met bewoners, ondernemers en professionals problemen worden geïnventariseerd, doelen worden bepaald en oplossingen worden benoemd. Centrale gedachte hierbij is dat de overheid meer moet aansluiten bij de wensen en behoeften van de 'eindgebruiker' en diens kennis en kunde beter moet benutten. Dit vraagt een andere wijze van procesvoeren, en ook een andere manier van samenwerken tussen de verschillende beleidsterreinen. Gedeelde verantwoordelijkheid, eerst bij de planvorming, maar later ook bij het gebruik het beheer en het gedrag op straat vormen daarin belangrijke uitgangspunten. Nieuwe initiatieven in de openbare ruimte die kunnen rekenen op draagvlak van alle participanten moeten daarbij ook kunnen worden gefaciliteerd. Op deze wijze ontstaat dan een daadwerkelijk doorlopend burgerparticipatieproces en nieuwe maatschappelijke allianties worden gevormd.



Hoofdonderzoeksvraag

In Smallingerland lijkt Shared Space na ruim 15 jaar een aanvaard (beleids)uitgangspunt voor de (her-)inrichting van de openbare ruimte. Voor het eerst wordt het concept nu ook als beleid voorgesteld in het concept Gemeentelijke Verkeer- en VervoerPlan (GVVP). Echter, voordat het nieuwe Gemeentelijke Verkeer- en VervoerPlan (GVVP) wordt vastgesteld, wil de gemeente Smallingerland een onderbouwing van de voor- en nadelen die de Shared Space aanpak Smallingerland heeft opgeleverd. In samenspraak met de gemeente zijn de volgende te onderzoeken aspecten bepaald:

- Kwaliteit openbare ruimte;
- Betrokkenheid burgers;
- Toegankelijkheid & doorstroming;
- Verkeersveiligheid;
- Inbedding van het concept.

Ten behoeve van het onderzoek zijn de verschillende aspecten thematisch bijeen te brengen en in te kaderen naar de volgende onderzoeksthema's:

- a) Kwaliteit openbare ruimte;
- b) Betrokkenheid burgers;
- c) Inbedding van het concept.

De hoofdonderzoeksvraag bij dit onderzoek luidt derhalve:

Wat zijn de effecten van 15 jaar Shared Space op de kwaliteit openbare ruimte, betrokkenheid burgers en inbedding van het concept?

De onderzoeksthema's worden hierna nader toegelicht.

Kwaliteit openbare ruimte

Bij dit onderzoeksonderdeel staat de vraag centraal wat de effecten van de toepassing van de uitgangspunten van Shared Space zijn op de kwaliteit van de openbare ruimte in de meest brede zin van het woord. Zoals in het theoretisch kader aangegeven, staat Shared Space voor de inrichting van een openbare ruimte die in beginsel een integrale (verblijfs)kwaliteit kent. Onder kwaliteit kunnen hierbij aspecten worden verstaan als beeldkwaliteit, gebruikskwaliteit, veiligheid, toegankelijkheid, verkeersdoorstroming, etc. In het onderzoek wordt getracht in beeld te brengen welke effecten de toepassing van Shared Space op die kwaliteit heeft gehad. Daarnaast wordt in dit onderzoeksdeel beoogd kritische factoren te identificeren die bijdragen of afbreuk doen aan de kwaliteit van de openbare ruimte, om in de toekomst gericht aan de kwaliteit van de openbare ruimte te kunnen werken.

Onderzoeksvraag

Voor het deelthema 'Kwaliteit openbare ruimte' is de volgende onderzoeksvraag opgesteld:

Wat zijn de effecten van de toepassing van Shared Space in de openbare ruimte en welke specifieke factoren dragen daaraan bij of doen afbreuk aan de kwaliteit van de openbare ruimte?

Uitwerking onderzoeksvraag

Om de hoofdonderzoeksvraag te beantwoorden is het wenselijk (en logisch) om voor- en nasituaties op tal van aspecten met elkaar te vergelijken. Deze aspecten betreffen eerder genoemde aspecten als beeldkwaliteit, gebruikskwaliteit, veiligheid, toegankelijkheid en verkeersdoorstroming. Er is maar zeer beperkt sprake van kwalitatief en kwantitatief voldoende voormetingen, en daarnaast is er een teruglopende registratiegraad van ongevallen in de afgelopen jaren. Dit stelt beperkingen aan de manieren waarop de onderzoeksvraag kan worden beantwoord. In beginsel zal daarom de vraag moeten worden gesteld wat al bekend is over de effecten van de toepassing van Shared Space op de kwaliteit van de openbare ruimte. Ook huidige inzichten en opinies over de effecten van de toepassing van Shared Space dragen bij aan de beantwoording van de vraag wat deze effecten zijn. Dit kan in beeld komen door diverse (vertegenwoordigers van) bestuurders, gemeentelijke afdelingen, hulpdiensten, maatschappelijke organisaties en bewoners daarover te bevragen. Op die wijze ontstaat een algemeen beeld van de opinie over de effecten van de toepassing van Shared Space, waarbij specifiek wordt ingegaan op de aspecten verkeersveiligheid, toegankelijkheid en (beeld)kwaliteit van de openbare ruimte. Tenslotte kan, bij gebrek aan goede voormetingen, de vraag worden gesteld of locaties die volgens de uitgangspunten van Shared Space zijn ingericht en locaties die op traditioneel verkeerskundige wijze zijn ontworpen verschil in effecten op de kwaliteit van de openbare ruimte vertonen. Door een vergelijking van locaties kan een mogelijke samenhang in de effecten van de toepassing van Shared Space op de kwaliteit van de openbare ruimte en (fysieke) factoren die daarin een rol spelen in beeld worden gebracht.

Deelonderzoeksvragen

De onderzoeksvraag voor het onderzoeksthema 'Kwaliteit openbare ruimte' wordt aan de hand van de drie onderstaande deelonderzoeksvragen beantwoord:

- 1. Wat zijn de uitkomsten van bestaand onderzoek over de effecten van de toepassing van Shared Space op de kwaliteit van de openbare ruimte in Smallingerland?*
- 2. Wat is de mening van de overheden, maatschappelijke organisaties en bewoners in Smallingerland over de effecten van de toepassing van Shared Space op de kwaliteit van de openbare ruimte?*
- 3. Wat zijn de verschillen in de kwaliteit van de openbare ruimte tussen locaties die zijn ingericht op basis van de uitgangspunten van Shared Space in vergelijking tot locaties met een traditioneel verkeerskundige inrichting en welke (fysieke) factoren spelen daarin mogelijk een rol?*

Onderzoeksmethodieken

Voor beantwoording van de deelonderzoeksvragen worden verschillende onderzoeksmethodieken ingezet. Hieronder volgt een overzicht van de ingezette methodieken per deelonderzoeksvraag.

- Deelonderzoeksvraag 1 wordt beantwoord met uitkomsten van deskresearch;
- Deelonderzoeksvraag 2 wordt beantwoord door middel van interviews met verschillende vertegenwoordigers van de gemeente, maatschappelijke organisaties, hulpdiensten en bewoners;
- Deelonderzoeksvraag 3 wordt beantwoord met de uitkomsten van de enquêtes en observaties. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een speciaal hiervoor opgezet toetsingskader, dat hieronder nader wordt toegelicht.

Theoretisch toetsingskader verblijfskwaliteit

Van de diverse locaties in Smallingerland zijn zeer beperkt voormetingen beschikbaar. De registratie van ongevallen schiet daarnaast momenteel dusdanig tekort dat nauwelijks betrouwbare uitspraken kunnen worden gedaan over effecten op de objectieve veiligheid. Door Shared Space locaties en traditioneel ingerichte locaties met elkaar te vergelijken en in samenhang met elkaar te onderzoeken, kunnen effecten van Shared Space en factoren die bijdragen of afbreuk doen aan de ruimtelijke kwaliteit worden geprobeerd te vinden. Hiervoor is het noodzakelijk om met een objectieve methodiek het succes of de kwaliteit van de diverse locaties in beeld te brengen.

Om de kwaliteit van een openbare ruimte in beeld te brengen zijn reeds diverse indicatoren en meetmethodes voorhanden. Veelal wordt daarbij uitgegaan van het succes van een openbare ruimte als verblijfsruimte. Om het succes van ruimtes in kaart te brengen die specifiek volgens het Shared Space concept zijn ingericht schieten reeds beschikbare methodes te kort. Binnen Shared Space is het immers naast de verblijfskwaliteit van belang dat tevens aspecten als verkeersveiligheid, doorstroming en toegankelijkheid in beeld worden gebracht. Laatstgenoemde aspecten worden bij beschikbare onderzoeksmethodieken veelal onderbelicht.

Dit is de reden om een theoretische model te ontwikkelen dat beter aansluit bij de integrale doelstellingen en (inrichtings-)uitgangspunten van het Shared Space concept en dat als toetsingskader dient voor de beoordeling van diverse locaties binnen de gemeente Smallingerland. Dit model is mede tot stand gekomen op basis van diverse beoordelingsmethodieken die reeds beschikbaar zijn en wordt nader toegelicht in bijlage 1 van deze rapportage. De overige ingezette onderzoeksmethodieken (deskresearch, interviews en enquêtes) worden in het hoofdstuk 'Onderzoeksmethoden' nader beschreven.

Betrokkenheid burgers

Burgers hebben via de belastingen de openbare ruimte uitbesteed aan de gemeente, die er eigenaar van is geworden. Hierdoor is de betrokkenheid van burgers bij de openbare ruimte op veel plaatsen laag te noemen. Een openbare ruimte hoort echter een thuis te zijn. In Smallingerland is met Shared Space mede beoogd de openbare ruimte terug te geven aan de bewoners en gebruikers en er hùn openbare ruimte van te maken. Het gevaar bestaat echter dat na de oplevering van de hernieuwde openbare ruimte de verantwoordelijkheid toch weer eenzijdig op het bordje van de gemeente belandt. De vraag is of de gebruikers van de openbare ruimte zich ook (blijvend) betrokken voelen bij hùn ruimte. Is het proces bestendig gebleken of is erosie opgetreden en is de gemeente weer in de plaats gekomen als verantwoordelijke?

Onderzoeksvraag

Voor het deelthema 'Betrokkenheid burgers' is daarom de volgende onderzoeksvraag opgesteld:

In hoeverre is er sprake van (blijvende) betrokkenheid van burgers/gebruikers bij de heringerichte openbare ruimte?

Uitwerking onderzoeksvraag

Voor de beantwoording van deze onderzoeksvraag is een operationalisering van het begrip betrokkenheid noodzakelijk. Plekken die meer functies dan alleen een verkeersfunctie hebben, worden in de benadering van Shared Space ingericht als mensruimte. Dit gebeurt door een beroep te doen op de normale sociale omgangsvormen en het gezonde verstand van mensen. Op deze plekken maakt juridisch verkeersgedrag plaats voor sociaal gedrag.

Mensen zijn er zo aan gewend geraakt dat gedrag met verkeerslichten, zebrapaden en borden wordt gereguleerd dat sommigen zich ineens niet meer prettig voelen als ze het na de oplevering met elkaar moeten gaan regelen. De roep om regulering kan vervolgens dusdanig groot worden dat oorspronkelijk gekozen uitgangspunten onder druk komen te staan. Dit vraagt om een continue communicatie, voorlichting en educatie: wat hebben we hier ook weer gedaan en waarom? Shared Space werkt daarnaast alleen als veel mensen de straat actief en zelfbewust gebruiken.

Een belangrijk uitgangspunt in Shared Space is ook 'eigenaarschap' van de openbare ruimte; het is ruimte van de gebruikers. Dat vraagt om betrokkenheid van gebruikers van begin tot eind. Daarom worden zij bij voorkeur intensief betrokken in het hele proces: bij het bedenken en uitwerken van de plannen, bij de realisatie en later ook bij het beheer van de openbare ruimte. Bewoners dragen dus mede-verantwoordelijkheid voor het vormgeven van de eigen leefomgeving. Voor dorpsbewoners is dit doorgaans vanzelfsprekender dan voor stedelingen.

Bewonersinitiatieven zijn een logisch gevolg van het zich opnieuw toe-eigenen van de openbare ruimte. Deze moeten kunnen rekenen op draagvlak van alle participanten en moeten daarbij ook worden gefaciliteerd. Op deze wijze ontstaat dan een daadwerkelijk doorlopend burgerparticipatieproces.

Voor dit onderzoek zijn op basis van het voorgaande de volgende indicatoren voor betrokkenheid gekozen: openheid van het ontwerpproces (inclusief voorlichting), beheer, gebruik, gedrag en bewonersinitiatieven. Deze zijn vertaald in deelonderzoeksvragen.

Deelonderzoeksvragen

De onderzoeksvraag voor het onderzoeksthema 'Betrokkenheid burgers' wordt aan de hand van de negen onderstaande deelonderzoeksvragen beantwoord:

1. *Wat zijn de uitkomsten van bestaand onderzoek rond burgerbetrokkenheid in Smallingerland?*
2. *In hoeverre is er bij de planvorming sprake van participatieve processen geweest?*
3. *In hoeverre zijn er vormen van zelfbeheer ontstaan?*
4. *Is tijdens de beheersfase vastgehouden aan de ontwerpuitgangspunten of heeft de gemeente toch weer verantwoordelijkheid teruggenomen (bijvoorbeeld door borden, regels en ingrepen ten behoeve van doorstroming)*

5. *In hoeverre is er sprake geweest van continue communicatie en voorlichting rond de uitgangspunten?*
6. *In hoeverre is sprake van ander sociaal gedrag op straat?*
7. *In hoeverre is er sprake van een ander gebruik van openbare ruimte?*
8. *In hoeverre is er sprake geweest van nieuwe (bewoners) initiatieven in de openbare ruimte en hoe worden deze gefaciliteerd door de gemeente Smallingerland?*
9. *Wat zijn bij bovenstaande vragen de verschillen tussen dorps en stedelijk gebied?*

Onderzoeksmethodiek

Voor beantwoording van de deelonderzoeksvragen worden verschillende onderzoeksmethodieken ingezet, hieronder volgt een overzicht van de ingezette methodieken per deelonderzoeksvraag. De onderzoeksmethodieken worden in het hoofdstuk 'Onderzoeksmethoden' nader beschreven.

- Deelonderzoeksvraag 1 wordt beantwoord door middel van uitkomsten van deskresearch;
- Deelonderzoeksvraag 2 tot en met 9 worden beantwoord door middel van interviewgesprekken met gemeente, maatschappelijke organisaties, hulpdiensten en bewoners (dorpsbelang/wijkraad) van de gemeente Smallingerland;
- Deelonderzoeksvraag 2 en 5 worden ook beantwoord door middel van de uitkomsten van een enquête.

Inbedding van het concept

De politiek bestuurder is, als vertegenwoordiger van de samenleving, degene die een integrale visie op de samenleving heeft. Shared Space vormt voor de bestuurder een werkwijze waarbij op een integrale wijze problemen in de openbare ruimte kunnen worden aangepakt. Voor de continuïteit en de verankering van Shared Space in het beleid is een duidelijk bestuurlijk commitment aan de uitgangspunten van Shared Space daarmee van het grootste belang.

Onderzoeksvraag

Voor het deelthema 'Inbedding van het concept' is daarom de volgende onderzoeksvraag opgesteld:

In hoeverre is het concept Shared Space ingebed bij de gemeente Smallingerland?

Uitwerking onderzoeksvraag

Beleid van een gemeente kent niet alleen een sturend karakter vanuit het bestuur, maar wordt ook gevormd vanuit de eigen organisatie en vaak nog meer vanuit de maatschappelijke omgeving. Om te achterhalen in hoeverre het concept Shared Space doorgevoerd is, is het van belang te achterhalen in welke mate het beleid bekend is, maar ook in welke mate het beleid gemeentebreed duurzaam is ingebed.

Deelonderzoeksvragen

De onderzoeksvraag voor het onderzoeksthema 'Inbedding van het concept' wordt aan de hand van de vier onderstaande deelonderzoeksvragen beantwoord:

1. *Wat is reeds bekend met betrekking tot het beleid van de gemeente Smallingerland aangaande de toepassing en het gebruik van Shared Space?*
2. *Is het streven naar een hogere kwaliteit van de openbare ruimte, gecombineerd met het terugbrengen van de regels in die ruimte, onderdeel geworden van de visie van het bestuur in al haar geledingen?*
3. *Is er sprake van bestendigheid in het beleid en niet alleen als toepassing op het gebied van de openbare ruimte?*
4. *In welke mate hebben gevonden voor- en nadelen geleid tot aanpassing in de praktijk?*

Onderzoeksmethodiek

Voor beantwoording van de deelonderzoeksvragen worden verschillende onderzoeksmethodieken ingezet, hieronder volgt een overzicht van de ingezette methodieken per deelonderzoeksvraag. De onderzoeksmethodieken worden in het hoofdstuk 'Onderzoeksmethoden' nader beschreven.

- Deelonderzoeksvraag 1 wordt beantwoord door middel van uitkomsten van deskresearch;
- Deelonderzoeksvragen 2 tot en met 4 worden middels interviews met gemeente, hulpdiensten, maatschappelijke organisatie en bewoners (dorpsbelang/wijkraden) beantwoord;
- Deelonderzoeksvraag 4 wordt ook beantwoord door middel van de uitkomsten van een enquête.

Onderzoeksmethoden

Om tot beantwoording van de (deel)onderzoeksvragen te komen zijn verschillende onderzoeksmethodieken ingezet. In onderstaande tabel staat per onderzoeksthema aangegeven welke onderzoeksmethode is ingezet. Een nadere toelichting van de onderzoeksmethodieken en -instrumenten wordt hieronder gegeven.

Onderdeel	Onderzoeksmethodieken			
	Deskresearch	Interviews	Enquêtes	Observaties
a) Kwaliteit openbare ruimte	✓	✓	✓	✓
b) Betrokkenheid burgers	✓	✓	✓	
c) Inbedding in beleid	✓	✓	✓	

Bij het opstellen van de enquête- en interviewvragen is gebruik gemaakt van de evaluatieleidraad Shared Space, welke in 2009 door het Shared Space Institute (in 2010 opgegaan in Kenniscentrum Shared Space van NHL Hogeschool) en de provincie Fryslân is opgesteld, zie ook bijlage 2.

Deskresearch

Een inventarisatie en analyse van beschikbare beleidsdocumenten, reeds uitgevoerd onderzoek, beschikbare data, publicaties, etc. geeft een algemeen beeld van reeds bekende effecten, standpunten en de maatschappelijke betekenis van Shared Space voor Smallingerland en draagt daarmee bij aan de beantwoording van de geformuleerde onderzoeksvragen. Hierbij vormt het in de periode 2010-2011 door de NHL Hogeschool reeds uitgevoerde onderzoeksproject RAAK 'Respect in plaats van regels' een belangrijke bron. Een overzicht van de gebruikte literatuur is opgenomen in de bibliografie.

Interviews

Verschillende vertegenwoordigers van de samenleving in de gemeente Smallingerland zijn gevraagd deel te nemen aan een gestructureerd interview. Hierbij zijn vertegenwoordigers van de volgende doelgroepen aan het woord geweest:

- Bewoners (dorpsbelangen en wijkraden);
- Hulpdiensten (brandweer en politie);
- Maatschappelijke vertegenwoordigers (Veilig Verkeer Nederland (VVN), Seniorenadviesraad (SAR) en WMO-adviesraad;
- Gemeente (wethouders en ambtenaren).

Basis voor de interviewvragen vormde de beantwoording van de onderzoeksthema's 'Betrokkenheid burgers' en 'Inbedding van het concept', echter ook aspecten van het thema 'Kwaliteit openbare ruimte' kwamen aan bod.

De interviews met de verschillende doelgroepen van de gemeente Smallingerland zijn uitgevoerd aan de hand van een gestructureerde lijst met interviewvragen. Uitgangspunt was alle vragen aan alle partijen te stellen, behalve wanneer zij geheel niet van toepassing waren. Door deze methodiek zijn de meningen van de verschillende partijen op dezelfde wijze in beeld gebracht en kunnen zij gemakkelijk met elkaar vergeleken worden om zo een totaalbeeld te verkrijgen. Zie bijlage 3 voor de vragenlijst.

Enquêtes

Om te achterhalen wat de mening is van de gebruikers van de openbare ruimte over de toepassing van Shared Space, zijn er op 19 en 25 april op 14 locaties in totaal 210 enquêtes afgenomen. De basis voor de vragenlijst vormden beantwoording van het theoretisch toetsingskader verblijfskwaliteit, maar ook vragen uit de andere onderzoeksthema's zijn in de vragenlijst verwerkt. De vragenlijst is opgenomen als bijlage 4 van deze rapportage.



Observaties

Op 29 maart heeft een groep van 26 geïnstrueerde observanten 15 onderzoekslocaties (zie hieronder) in de gemeente Smallingerland beoordeeld. Hierbij zijn de aspecten uit het theoretisch toetsingskader verblijfskwaliteit gebruikt. De observanten hebben op locatie een beoordeling gegeven van diverse kenmerken per locatie. Het beoordelingsformulier dat is gehanteerd, is opgenomen als bijlage 5 bij dit rapport. Tijdens de observaties is een extra locatie meegenomen in de beoordeling ten opzichte van locaties van de enquêtes. Dit is de locatie Tsjerkebuorren in Drachtstercompagnie.

Onderzoekslocaties

De enquêtes en observaties zijn op de onderstaande locaties uitgevoerd. Hierbij is gekozen voor zeven locaties die met toepassing van het concept Shared Space zijn ingericht en zeven vergelijkbare locaties die (nog) op traditioneel verkeerskundige wijze zijn ingericht, om zo verbanden en verschillen te kunnen achterhalen.

Shared Space		Traditioneel	
1a	Winkelcentrum De Drait	1b	Winkelcentrum De Wiken
2a	Laweiplein	2b	Verkeerslichten Vogelzang
3a	Kruispunt Smidswai – Folgesterloane	3b	Het Zuid - Suderskarren
4a	Kruispunt Himsterhout	4b	Rotonde Eems – Overstesingel
5a	Boornbergum, Nijewei	5b	Drachtstercompagnie, Smidswai
6a	School MFC De Bouwen, Klaverweide	6b	School 't Ambyld
7a	Kruispunt Overstesingel – Morra	7b	Kruispunt MLK Singel – Woonboulevard

KWALITEIT OPENBARE RUIMTE

In dit hoofdstuk worden per deelonderzoeksvraag de uitkomsten voor het onderzoeksthema Kwaliteit openbare ruimte weergegeven. Het hoofdstuk wordt ingeleid met een herhaling van de onderzoeksvraag en de deelonderzoeksvragen en wordt afgesloten met een conclusie per deelonderzoeksvraag.

Inleiding

Shared Space richt zich op een inrichting van de openbare ruimte waarbij de integrale (verblijfs-)kwaliteit centraal staat. Onder kwaliteit worden hierbij aspecten verstaan als beeldkwaliteit, gebruikskwaliteit, veiligheid, toegankelijkheid, verkeersdoorstroming, etc.. Bij dit onderzoeksthema wordt getracht in beeld te brengen welke effecten de toepassing van Shared Space op die kwaliteit heeft gehad voor de gemeente Smallingerland. Het doel is om de kritische factoren te identificeren die bijdragen of afbreuk doen aan de kwaliteit van de openbare ruimte, om in de toekomst mogelijk gericht aan de kwaliteit van de openbare ruimte te kunnen werken.

Onderzoeksvraag

Voor het onderzoeksthema 'Kwaliteit openbare ruimte' is de volgende onderzoeksvraag opgesteld:

Wat zijn de effecten van de toepassing van Shared Space in de openbare ruimte en welke specifieke factoren dragen daaraan bij of doen afbreuk aan de kwaliteit van de openbare ruimte?

Deelonderzoeksvragen

Om tot beantwoording van de onderzoeksvraag te komen zijn de volgende deelonderzoeksvragen opgesteld:

- 1. Wat zijn de uitkomsten van bestaand onderzoek over de effecten van de toepassing van Shared Space op de kwaliteit van de openbare ruimte in Smallingerland?*
- 2. Wat is de mening van de overheden, maatschappelijke organisaties en bewoners in Smallingerland over de effecten van de toepassing van Shared Space op de kwaliteit van de openbare ruimte?*
- 3. Wat zijn de verschillen in de kwaliteit van de openbare ruimte tussen locaties die zijn ingericht op basis van de uitgangspunten van Shared Space in vergelijking tot locaties met een traditioneel verkeerskundige inrichting én welke (fysieke) factoren spelen daarin mogelijk een rol?*

Deskresearch

Naar aanleiding van de deskresearch zijn hieronder de uitkomsten met betrekking tot het aspect 'Kwaliteit openbare ruimte' weergegeven.

Uit een eerder enquêteonderzoek uitgevoerd door NHL Hogeschool op De Kaden in Drachten (Brandenburg & Etten, 2011) is gebleken dat sprake is van vermijdingsgedrag door fietsers, voetganger en automobilisten. Fietsers vertonen daarbij meer vermijdingsgedrag dan voetgangers.

Uit een veiligheidsscan van de gemeente (Gemeente Smallingerland, 2008) blijkt dat op De Kaden na herinrichting sprake is van een toename van lichte letsel-ongevallen. Vermoedelijke oorzaak is het niet aanpakken van de toeleidende wegvakken, waardoor het verwachtingspatroon van de weggebruiker niet juist is en de kruising met te hoge snelheden wordt benaderd.

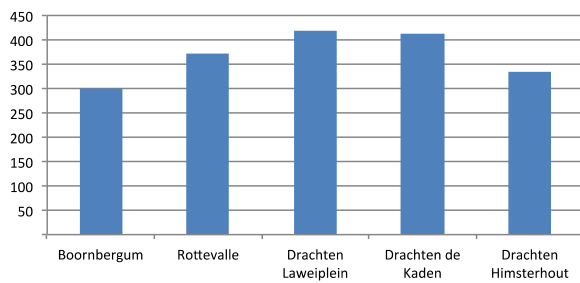
Uit een uitvoerige evaluatie van de herinrichting van het Laweiplein (Euser, 2006) blijkt dat na herinrichting sprake is van gehomogeniseerde snelheden tussen autoverkeer en langzaam verkeer, de verkeersdoorstroming sterk is verbeterd en sprake is van een toename van de sociale veiligheid en een hogere waardering voor de inrichting (ruimtelijke kwaliteit).

Uit een onderzoek op een aantal locaties in de gemeente Smallingerland naar voorrangsgedrag in Shared Space (Groote & Wiesenberg, 2006) door Hogeschool Windesheim en Oranjewoud is gebleken dat weggebruikers in Shared Space omgevingen meer anticiperend verkeersgedrag vertonen en minder vaak sprake is van een, juridisch gezien, juist verloop van de ontmoeting.

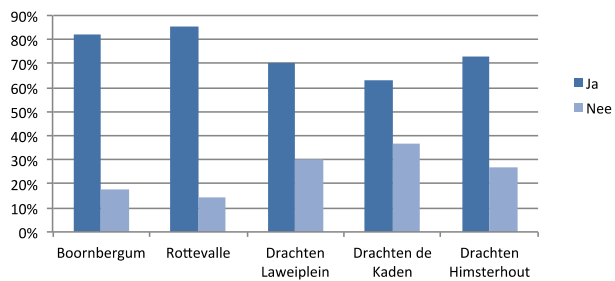
Uit een promotieonderzoek, uitgevoerd door Visio en de RijksUniversiteit Groningen (Havik, 2012), waarbij ook in Smallingerland onderzoek is verricht, wordt gesteld dat een inrichting van de openbare ruimte volgens het Shared Space concept voor slechtziende en vooral voor blinde mensen kan leiden tot moeilijkheden op het gebied van oriëntatie en mobiliteit. Het onderzoek laat echter ook zien dat dit niet altijd het geval hoeft te zijn en dat het ontwerp van de omgeving daarin een groot verschil kan maken.

Uit een enquêteonderzoek gehouden het kader van het onderzoeksproject RAAK 'Respect in plaats van Regels' (Nota, 2012) is door NHL Hogeschool op vijf locaties in de gemeente Smallingerland onderzoek gedaan. Deze locaties betreffen Boornbergum, Rottevalle, Himsterhout, De Kaden en het Laweiplein. Voor deze locaties zijn nog eens specifiek de uitkomsten op een rijtje gezet.

Het aantal afgenomen enquêtes per locatie

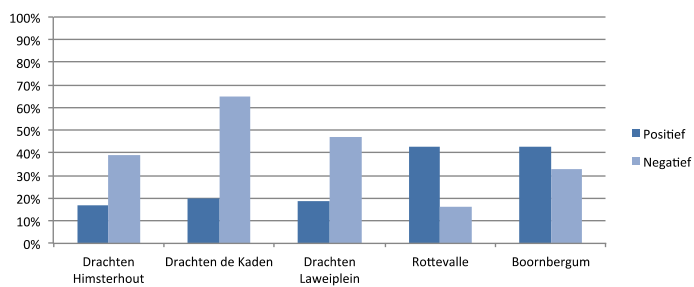


Is er sprake van verbetering van de kwaliteit openbare ruimte?



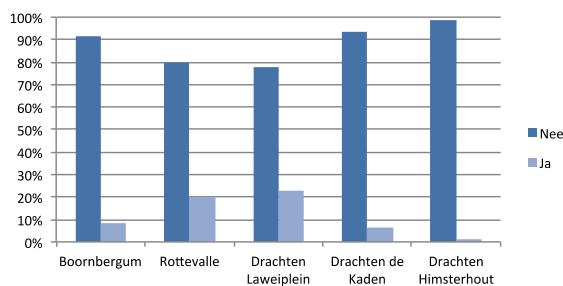
In het algemeen is sprake van een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte op de vier onderzochte locaties waarbij de twee dorpslocaties Boornbergum en Rottevalle het hoogste scores.

Mening over algemene verblijfskwaliteit na herinrichting



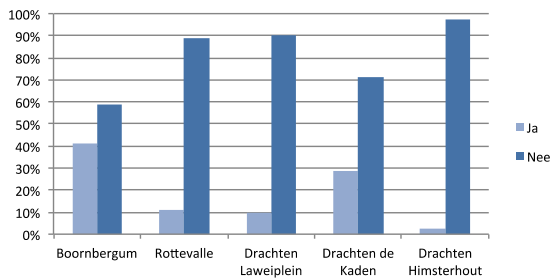
Op de onderzochte stedelijke locaties waardeert de meerderheid van de geënquêteerden de verblijfskwaliteit na herinrichting als negatief. De twee dorpslocaties scoren daarentegen positief op het aspect verblijfskwaliteit na herinrichting.

Is er sprake van een ander ruimtegebruik (functies en activiteiten) na de herinrichting?



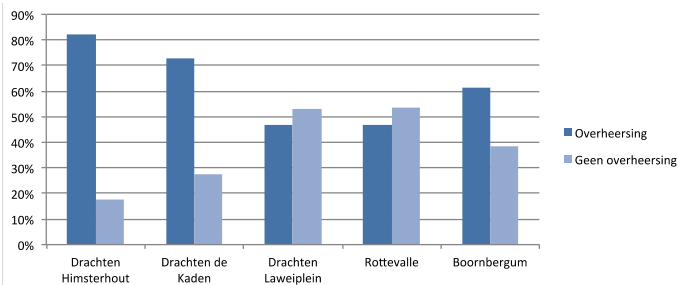
Voor alle locaties geeft de meerderheid van de geënquêteerden aan dat men geen veranderingen van het gebruik in de ruimte ervaart.

Is er sprake van meer mogelijkheden voor terrassen, zit- en speelmogelijkheden na herinrichting?



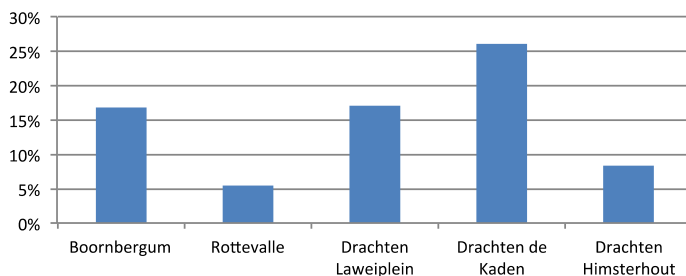
Voor alle locaties geeft de meerderheid van de geënquêteerden aan dat men geen toename van mogelijkheden voor een ander gebruik van de ruimte ervaart.

Is er sprake van overheersing van gemotoriseerd verkeer?



Van overheersing van gemotoriseerd verkeer is sprake op de locaties Himsterhout, De Kaden en Boornbergum. Op de overige locaties vindt de meerderheid van de ondervraagden het autoverkeer niet overheersen.

Aandeel van ondervraagden dat de locatie wel eens vermijdt



Met name op de kruising De Kaden is sprake van vermijdingsgedrag door weggebruikers

Meer in zijn algemeenheid is met het RAAK-onderzoek het volgende geconcludeerd:

- Er is een relatie aangetoond tussen de intensiteit van verkeer en het gevoel van overheersing van verkeer in de openbare ruimte;
- Een groter aandeel van de auto in de vervoerswijzeverdeling leidt tot meer onveiligheid (subjectief en objectief) en vermijdingsgedrag onder passanten;
- De mate waarin een ruimte als prettig wordt ervaren, is afhankelijk van functies in en rondom de openbare ruimte (met name de woonfunctie is daarin van invloed);
- De leeftijdscategorie 60+ heeft een relatief groot aandeel in het vermijdingsgedrag;
- Kennis van het concept Shared Space leidt tot een hogere waardering van de verkeersveiligheid op een locatie;
- Van oudsher betekenisvolle plaatsen lenen zich het best voor Shared Space. Deze plekken worden gekenmerkt door een veelheid aan functies en geven aanleiding tot ontmoeting;
- Functiearme locaties (anders dan verkeer) worden niet als prettige verblijfsruimtes gezien;
- Men houdt op Shared Space locaties meer rekening met andere verkeersdeelnemers. De bereidheid om anderen op gedrag aan te spreken blijkt echter beperkt.

Mening doelgroepen

Naar aanleiding van de interviews zijn per doelgroep hieronder de uitkomsten met betrekking tot het aspect kwaliteit openbare ruimte weergegeven. Tijdens de interviews is onderscheid gemaakt tussen de aspecten veiligheid, toegankelijkheid en kwaliteit openbare ruimte. De uitkomsten zijn ook volgens die structuur hieronder weergegeven. Benadrukt dient te worden dat hieronder de algemene lijn is weergegeven per doelgroep en dat is geput uit interviews met verschillende personen. Door de onderzoekers is hier geen waardeoordeel aan verbonden.

Gemeente

Veiligheid

Door de lage registratiegraad van ongevallen is het moeilijk om betrouwbare uitspraken te doen over de algemene effecten van de toepassing van Shared Space op de objectieve verkeersveiligheid. Bij de gemeente bestaat de indruk dat een grotere objectieve verkeersveiligheid is ontstaan door de toepassing van Shared Space, waarbij met name het aantal ernstige ongevallen is afgenomen. Door menging van langzaam verkeer met autoverkeer, lagere aanrijdsnelheden, het verhoogde attentieniveau en doordat mensen meer eigen verantwoordelijkheid nemen kan worden verondersteld dat de objectieve veiligheid is verbeterd. De cijfers uit evaluaties van enkele locaties wijzen op een dergelijke positieve ontwikkeling van de objectieve veiligheid. Het Laweiplein is volgens geïnterviewden bijvoorbeeld niet langer een 'black spot'. Er zijn ook geen ernstige ongevallen bekend die te relateren zijn aan een Shared Space inrichting.

Daarentegen leven er wel onveiligheidsgevoelens. De subjectieve onveiligheid is meestal in het eerste half jaar na realisatie het sterkst. Ook richten de klachten zich vaak op de onduidelijkheid van de situatie. Omdat men meer rekening met elkaar moet houden, voelt Shared Space mogelijk onveiliger. Dat gevoel is niet weg te nemen en de vraag is ook of dat moet. Enige mate van subjectieve onveiligheid leidt tot alertheid. Het overdragen van kennis daarover is heel belangrijk. Het veiligheidsgevoel gaat omhoog als je de openbare ruimte samen met bewoners inricht, zo geven de geïnterviewden aan. Het begrip voor het concept neemt daardoor toe, maar neemt het gevoel van subjectieve onveiligheid vaak niet helemaal weg.

De gevoelens over de veiligheid verschillen per categorie gebruiker. Met name kwetsbare doelgroepen in het verkeer ondervinden meer subjectieve onveiligheid. Dit kan tot vermijdingsgedrag leiden, hoewel niet de indruk bestaat dat dit zich op grootschalige schaal heeft voorgedaan. Ouderen hebben met Shared Space omgevingen vaak wel meer moeite, vooral kort na een reconstructie. Dit heeft in het verleden ook wel tot aanpassingen van de ontwerpen geleid.

Toegankelijkheid

De bereikbaarheid en doorstroming van het autoverkeer is verbeterd, ondanks de algemene toename van het aantal verkeersbewegingen. Toegankelijkheid is als speerpunt benoemd in het nieuwe WMO-beleid en de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor kwetsbare verkeersdeelnemers is daarom een belangrijk aandachtspunt. Ouderen, kinderen, blinden en slechtzienden hebben minder houvast in Shared Space omgevingen, dan bij een traditionele inrichting. Met maatwerk tijdens het ontwerp worden voor de diverse doelgroepen oplossingen gezocht. In het ontwerp is daarbij aandacht voor de vraag hoe blinden en slechtzienden hun weg kunnen vinden. Ook voor mensen die slecht ter been, of onzeker in het verkeer zijn, kunnen voorzieningen worden getroffen. Voor ouders met kinderen kan educatie een oplossing zijn. Bij (her-)ontwikkeling van openbare ruimte zijn deze specifieke aandachtspunten echter nog onvoldoende geborgd. Mensen die gebonden zijn aan een rolstoel of gebruik maken van een rollator kunnen overigens vaak beter uit de voeten met Shared Space zo geven de geïnterviewden aan.

Kwaliteit openbare ruimte

Op veel Shared Space locaties heeft de ruimte een nettere en ruimere uitstraling gekregen en oogt het overzichtelijker. Dit komt onder andere door zorgvuldig en integraal ontwerp en een gelijkwaardigheid in niveau van de bestrating. Het onderhoudskwaliteit is vaak goed, mede omdat het nog relatief nieuwe projecten zijn. De meeste locaties kennen rustige straatbeelden en zijn met zorg en aandacht ontworpen. De beeldkwaliteit in Drachten is daardoor sterk verbeterd, maar ook in de dorpen is grote winst behaald. Het verblijf in de openbare ruimte is daarmee plezieriger geworden en dat heeft ook effect op het gedrag van mensen in de openbare ruimte; het is meer een sociale omgeving geworden.

Met Shared Space is tevens samenhang ontstaan in het ontwerp van verkeersinfrastructuur en de omgeving. Er is sprake van een meer integrale aanpak van de openbare ruimte. Dit maakt de mix van functies en multifunctioneel gebruik van de openbare ruimte mogelijk, hoewel dat zich dat niet altijd en overal ook daadwerkelijk voordoet. De algemene indruk is echter wel dat ruimtes beter en meer worden benut.

Door in schoolomgevingen hekken te vermijden wordt een gemeenschappelijk gebruik gestimuleerd. Er wordt vanuit verschillende beleidsterreinen ingezet op het meer gebruik maken van de openbare ruimte voor sport en spelen, bijvoorbeeld bij de renovatie van de parken en bij herinrichting van wijken. De openbare ruimte biedt op deze wijze kansen om uitdagende omgevingen te creëren die kinderen stimuleren tot spel en beweging, bijvoorbeeld kinderen die spelen in de fonteinen van het Laweiplein. De ervaring leert daarbij dat verbeteringen die samen met bewoners tot stand komen een meer blijvend gevolg kennen. Er is minder snel weer sprake van vervuiling en verloedering.

De verschillende projecten zijn echter nog wel te veel losstaande incidenten. De geïnterviewden geven aan dat de gemeente moet blijven zoeken naar een brede kwaliteit van de openbare ruimte. Zowel bij de aanleg van nieuwe wijken, bij wijkvernieuwing en in de dorpen wordt daar al een aantal jaren stevig aan gewerkt.

Hulpdiensten

Veiligheid

De gevoelde onveiligheid is groter geworden doordat er meer onduidelijkheid is, maar men went er wel meer en meer aan. Verondersteld wordt dat dit zich niet vertaalt in objectieve onveiligheid, vanwege de lagere snelheden en een hoger attentieniveau. Weggebruikers houden meer rekening met elkaar en het verkeersgedrag is socialer. Dit kan echter door de lage registratiegraad onvoldoende worden onderbouwd met ongevallencijfers. Overigens is daarbij tevens de vraag of ongevallen die zich wel voordoen in Shared Space gebieden ook aan de vormgeving te wijten zijn. De toepassing kan met het oog op verkeersveiligheid echter niet overal. Er dient rekening te worden gehouden met het type locatie, de vorm en intensiteiten.

Toegankelijkheid

Een snelle aanrijdtijd is voor hulpdiensten belangrijk. De betere doorstroming van Shared Space omgevingen draagt daar aan bij. Ook de afname van verkeerswerende voorzieningen, zoals paaltjes, zijn daarin een positieve ontwikkeling voor de hulpdiensten. Bij hogere intensiteiten is wel zichtbaar dat zwakke verkeersdeelnemers locaties gaan mijden. De Kaden wordt als locatie genoemd, waarvan de indruk bestaat dat er vermijdingsgedrag ontstaat en de doorstroming soms te wensen over laat.

Kwaliteit openbare ruimte

Shared Space zorgt voor ruimte, weidsheid en harmonieert beter met de omgeving. De beeldkwaliteit neemt er door toe. Met name in dorpen binnen de gemeente heeft dit een enorme verfraaiing opgeleverd. In het algemeen hangt verblijfskwaliteit samen met verkeersintensiteit. Hoe lager de verkeersintensiteiten, des te groter de potentie als verblijfsgebied.

Maatschappelijke organisaties

Veiligheid

De indruk bestaat dat gevoelens van onveiligheid bij bepaalde (zwakkere) verkeersdeelnemers zijn toegenomen, waardoor vermijdingsgedrag kan zijn ontstaan. Bij het meldpunt van Veilig Verkeer Nederland (VVN) zijn geen meldingen van onveilige situaties in Shared Space gebieden in Smallingerland bekend. Over de objectieve veiligheid is door de lage registratiegraad lastig iets te zeggen, hoewel de indruk bestaat dat die verbeterd is. Een grotere oplettendheid en een snelheidsreductie leidt in het algemeen tot een afname van het aantal en de ernst van ongevallen.

Toegankelijkheid

Tussen de diverse doelgroepen in het verkeer zijn verschillen zichtbaar. Bij de kruising De Kaden bestaat de indruk dat sprake is van vermijdingsgedrag door ouderen. Ervaringen elders leren dat in educatietrajecten jongeren veel flexibeler zijn in het omgaan met veranderingen. Het concept Shared Space gaat uit van het reageren op elkaar, maar juist het interactie- en reactievermogen neemt af bij ouderen. Dit is een principiële discussiepunt, dat meer aandacht in het ontwerpproces verdient, temeer deze groep door de vergrijzing (tijdelijk) heel groot wordt. Andere doelgroepen, bijvoorbeeld mensen met psychische klachten hebben moeite om oogcontact te maken en mensen met beperkingen en kinderwagens hebben meer behoefte aan geleiding. Daadwerkelijke effecten van de toepassing van Shared Space op mogelijk vermijdingsgedrag of bijvoorbeeld fietsgebruik zijn echter niet bekend. Shared Space ontslaat de wegbeheerder niet van de taak om openbare ruimtes voor alle verkeersdeelnemers te ontwerpen en ontwerpen moeten 8-80-proof zijn. Shared Space stelt hogere eisen aan verkeersdeelnemers. Educatie en nazorg zouden hierin een sleutel kunnen zijn, zo geven de geïnterviewden aan.

Kwaliteit openbare ruimte

Shared Space leidt tot een verbetering van de beeldkwaliteit. Er is sprake van een zorgvuldiger ontwerp van de openbare ruimte en een integratie met stedenbouw. Ook het gebruik van de openbare ruimte is toegenomen en gevarieerder geworden.

Vertegenwoordiging bewoners

Veiligheid

De onveiligheidsgevoelens zijn in een aantal gevallen toegenomen. Nabij winkelcentra in Drachten leidt onduidelijkheid tot gevoelens van onveiligheid. In de dorpen zorgen sluisverkeer, zwaar verkeer en landbouwverkeer op de krappe profielen voor gevoelens van onveiligheid. Dit vertaalt zich ook in het gedrag van fietsers die zich aan de kant laten drukken. De indruk bestaat dat de objectieve veiligheid echter niet veranderd is. Het invoeren van gelijkwaardige kruisingen heeft geleid tot een snelheidsdaling en grotere oplettendheid.

Toegankelijkheid

De toegankelijkheid is over het algemeen goed. Op drukke routes is het wel wenselijk om goede toegankelijke (eventuele alternatieve) looproutes te realiseren, zonder obstakels van diepe molgoten, bomen, palen en geparkeerd staande auto's. De indruk is dat in zijn algemeenheid de doorstroming beter geworden is.

Kwaliteit openbare ruimte

De openbare ruimte is veelal fraaier geworden en wordt meer als een sociale ontmoetingsruimte gezien. Bewoners geven aan weer trots te zijn op de eigen woonomgeving. Herinrichtingen leiden echter niet altijd tot een daadwerkelijk ander gebruik van de ruimte, mede door het aanwezige autoverkeer.

Locatieonderzoek

Aan de hand van het theoretisch toetsingskader zijn de uitkomsten van de observaties en enquêtes voor alle onderzochte locaties verwerkt en geanalyseerd. De uitkomsten zijn hieronder weergegeven en toegelicht. Uitgezonderd het onderdeel mening geënquêteerden, komen alle uitkomsten voort uit de observaties. De uitkomsten van de observaties en enquêtes is opgenomen in de vorm van tabellen, waarin de uitkomsten cijfermatig en met kleuren worden gepresenteerd en gerangschikt. Op deze wijze is het mogelijk op visuele wijze mogelijke samenhang te ontdekken in de uitkomsten. De uitkomsten zijn daarbij echter vanwege de vele indicatoren niet nader onderzocht op onderlinge correlatie. Het onderzoek kent daarmee een kwalitatief karakter.

Algehele waardering verblijfskwaliteit

In onderstaande tabel zijn de uitkomsten weergegeven van de waardering van de observanten per locatie. Het betreft hier de algehele waardering van de verblijfskwaliteit per locatie. De uitkomsten zijn gerangschikt naar waardering. Deze waardering wordt als belangrijkste indicator voor het succes van de openbare ruimte gehanteerd. De cijfers in het overzicht betreffen de gemiddelde score per locatie op een schaal van 1 tot 10. In het algemeen wordt de algehele verblijfskwaliteit van het winkelcentrum De Drait als hoogste gewaardeerd door de observanten. De locatie Vogelzang scoort het slechtst.

Locatie	Waarde
Winkelcentrum De Drait	7,80
School MFC De Bouwen	7,68
Tsjerkebuorren - Drachtstercompagnie	7,48
Kruispunt Himsterhout	7,36
Nijewei - Boornbergum	7,32
Laweiplein	7,28
School 't Ambyld	7,08
Kruispunt Smidswei – Folgesterloane	7,08

Locatie	Waarde
Rotonde Eems – Overstesingel	6,96
Kruispunt Overstesingel – Morra	6,84
Winkelcentrum De Wiken	6,54
Smidswei - Drachtstercompagnie	6,28
Kruispunt Het Zuid - Suderskarren	5,96
Kruispunt MLK Singel – Woonboulevard	5,48
Verkeerslichten Vogelzang	4,28

Aanwezigheid functies

De scores van de observanten voor de aanwezigheid van functies per locatie zijn in onderstaande tabel weergegeven. Hierbij is de rangschikking van de locaties gelijk aan de rangschikking naar algehele waardering van de verblijfskwaliteit per locatie. Door aan de scores ook een kleurschaal toe te voegen kan op visuele manier samenhang worden ontdekt in de scores op de diverse aspecten en de algehele waardering van de verblijfskwaliteit. De cijfers in het overzicht betreffen de gemiddelde en afgeronde scores door de observanten per locatie.

Aanwezigheid functies	Detailhandel	Wonen	Horeca	Onderwijs	Anders economisch	Cultuur	Water	Cultuurhistorie	Sport & spel
Winkelcentrum De Drait	1	2	2	1	2	4	4	4	3
School MFC De Bouwen	3	1	4	1	4	4	4	4	1
Tsjerkebuorren - Drachtstercompagnie	3	1	4	1	3	4	4	4	2
Kruispunt Himsterhout	4	1	4	4	4	4	2	4	4
Nijewei - Boornbergum	2	1	2	4	2	4	4	3	4
Laweiplein	2	3	2	4	1	1	2	4	3
Kruispunt Smidswei - Folgesterloane	3	1	4	4	2	3	4	3	3
School 't Ambyld	3	1	4	1	4	4	4	4	2
Rotonde Eems - Overstesingel	4	1	4	4	4	4	3	4	4
Kruispunt Overstesingel - Morra	3	2	4	3	2	4	2	4	2
Winkelcentrum De Wiken	1	2	1	3	2	4	4	4	4
Smidswei - Drachtstercompagnie	3	2	4	4	4	4	4	4	4
Kruispunt Het Zuid - Suderskarren	4	2	4	4	4	4	3	3	4
Kruispunt MLK Singel - Woonboulevard	1	2	2	3	2	4	2	4	4
Verkeerslichten Vogelzang	1	1	2	4	2	4	4	3	4

1 = sterk aanwezig, 2 = enigszins aanwezig, 3 = nauwelijks aanwezig, 4 = afwezig

Naar aanleiding van de analyse kan het volgende worden gesteld:

- De aanwezigheid van de functies wonen, onderwijs en sport & spel dragen bij aan de totale verblijfskwaliteit.

Voorwaarden voor gebruik

De onderstaande tabel geeft de relatie weer tussen voorwaarden voor het gebruik en de locaties die als prettige verblijfslocatie worden ervaren. Hierbij is de rangschikking van de locaties opnieuw gelijk aan de rangschikking naar algehele waardering van de verblijfskwaliteit per locatie. De cijfers in het overzicht betreffen de gemiddelde en afgeronde scores door de observanten per locatie.

Voorwaarden voor gebruik	Zitten	Spelen	Voorzieningen blinden	Voorzieningen rolstoelgebruikers	Oversteek- voorzieningen	Bescherming weer & wind
Winkelcentrum De Drait	1	2	1	3	3	3
School MFC De Bouwen	2	1	4	4	3	3
Tsjerkebuorren - Drachtstercompagnie	2	1	4	4	4	4
Kruispunt Himsterhout	2	3	4	3	3	4
Nijewei - Boornbergum	1	3	4	4	4	3
Laweiplein	3	3	4	2	2	3
Kruispunt Smidswei – Folgesterloane	4	3	4	3	4	4
School 't Ambyld	3	2	4	4	4	4
Rotonde Eems – Overstesingel	2	3	4	4	1	4
Kruispunt Overstesingel – Morra	4	3	4	3	1	4
Winkelcentrum De Wiken	3	4	4	3	3	3
Smidswei - Drachtstercompagnie	3	4	4	4	4	4
Kruispunt Het Zuid - Suderskarren	4	4	4	4	4	4
Kruispunt MLK Singel – Woonboulevard	4	4	4	4	3	4
Verkeerslichten Vogelzang	3	4	4	3	2	3

1 = sterk aanwezig, 2 = enigszins aanwezig, 3 = nauwelijks aanwezig, 4 = afwezig

Naar aanleiding van de analyse kan het volgende worden gesteld:

- Mogelijkheden om te zitten en spelen dragen bij aan verblijfskwaliteit;
- De aanwezigheid van oversteekvoorzieningen duidt op locaties met weinig verblijfskwaliteit.

Beleving inrichting & omgeving

De waardering van de observanten voor de inrichting en de omgeving van de locaties is in onderstaande tabel weergegeven. Ook hier is de rangschikking van de locaties gelijk aan de rangschikking naar algehele waardering van de verblijfskwaliteit per locatie. De cijfers in het overzicht betreffen de gemiddelde en afgeronde score door de observanten per locatie volgens onderstaande scoreverdeling:

Beleving inrichting & omgeving (1)	Maat & schaal	Vorm & structuur	Omliggende bebouwing	Omliggend groen & landschap	Bomen, gras & beplanting
Winkelcentrum De Drait	1	1	1	3	2
School MFC De Bouwen	2	1	1	2	2
Tsjerkebuorren - Drachtstercompagnie	2	2	1	2	2
Kruispunt Himsterhout	1	1	1	2	2
Nijewei - Boornbergum	2	2	2	3	2
Laweiplein	2	2	2	4	4
Kruispunt Smidswei – Folgesterloane	2	2	2	3	2
School 't Ambyld	2	2	2	3	2
Rotonde Eems – Overstesingel	2	2	2	2	2
Kruispunt Overstesingel – Morra	2	2	2	2	2
Winkelcentrum De Wiken	2	2	2	2	3
Smidswei - Drachtstercompagnie	2	2	2	2	1
Kruispunt Het Zuid - Suderskarren	2	3	2	1	2
Kruispunt MLK Singel – Woonboulevard	3	3	3	3	3
Verkeerslichten Vogelzang	4	4	3	4	4

1 = positief, 2 = enigszins positief, 3 = neutraal, 4 = enigszins negatief, 5 = negatief

Beleving inrichting & omgeving (2)	Straatmeubilair	Bestrating	Onderhouds-niveau	Vandalisme & graffiti	Hangjeugd & criminatiteit
Winkelcentrum De Drait	2	1	2	1	1
School MFC De Bouwen	2	1	1	1	1
Tsjerkebuorren - Drachtstercompagnie	2	2	2	1	1
Kruispunt Himsterhout	2	2	2	1	1
Nijewei - Boornbergum	2	2	2	1	1
Laweiplein	3	2	2	1	1
Kruispunt Smidswei – Folgersterloane	3	2	2	1	1
School 't Ambyld	3	2	2	2	1
Rotonde Eems – Overstesingel	3	2	2	1	1
Kruispunt Overstesingel – Morra	2	2	2	1	1
Winkelcentrum De Wiken	3	2	2	1	1
Smidswei - Drachtstercompagnie	3	2	2	1	1
Kruispunt Het Zuid - Suderskarren	4	2	2	1	1
Kruispunt MLK Singel – Woonboulevard	4	2	2	1	1
Verkeerslichten Vogelzang	4	3	4	4	2

1 = positief, 2 = enigszins positief, 3 = neutraal, 4 = enigszins negatief, 5 = negatief

Naar aanleiding van de analyse kan het volgende worden gesteld:

- Prettige stedenbouwkundige omstandigheden (bebouwing, maat, schaal, vorm en structuur) en goede bestrating dragen bij aan verblijfskwaliteit;
- Het afwezig zijn van straatmeubilair (bankjes, straatverlichting, etc.) doet afbreuk aan verblijfskwaliteit.

Beleving verkeer

In onderstaande tabel zijn de uitkomsten weergegeven van de waardering van de observanten voor een aantal verkeerskundige aspecten op de locaties. De rangschikking van de locaties is ook hier weer gelijk aan de rangschikking naar algehele waardering van de verblijfskwaliteit per locatie. De cijfers in het overzicht betreffen de gemiddelde en afgeronde scores door de observanten per locatie.

Beleving verkeer	Doorstroming verkeer	Verkeersveiligheid	Verkeersdrukke	Geluids-overlast	Trillings-overlast	Snelheden
Winkelcentrum De Drait	2	2	2	1	1	1
School MFC De Bouwen	2	2	1	2	1	2
Tsjerkebuorren - Drachtstercompagnie	1	2	2	3	2	2
Kruispunt Himsterhout	1	2	2	2	2	2
Nijewei - Boornbergum	1	2	2	2	1	1
Laweiplein	1	2	4	3	3	2
Kruispunt Smidswei – Folgesterloane	1	2	2	1	1	1
School 't Ambyld	1	2	2	1	1	2
Rotonde Eems – Overstesingel	1	1	3	3	2	2
Kruispunt Overstesingel – Morra	1	2	3	3	2	2
Winkelcentrum De Wiken	2	2	4	3	2	2
Smidswei - Drachtstercompagnie	1	2	1	2	2	3
Kruispunt Het Zuid - Suderskarren	1	2	3	3	3	4
Kruispunt MLK Singel – Woonboulevard	2	3	4	4	3	4
Verkeerslichten Vogelzang	3	2	4	4	3	3

1 = positief, 2 = enigszins positief, 3 = neutraal, 4 = enigszins negatief, 5 = negatief

Naar aanleiding van de analyse kan het volgende worden gesteld:

- Het aanwezig zijn van verkeersdrukke en hoge snelheden (en daarmee samenhangend geluids- en trillingsoverlast) doet afbreuk aan verblijfskwaliteit.

Gebruik

In onderstaande tabel zijn de uitkomsten weergegeven van het daadwerkelijk gebruik van de verschillende locatie door de observanten. De rangschikking van de locaties is ook hier weer gelijk aan de rangschikking naar algehele waardering van de verblijfskwaliteit per locatie. De cijfers in het overzicht betreffen de gemiddelde en afgeronde scores door de observanten per locatie.

Gebruik	Voetgangers (verblijvend)	Voetgangers (passanten)	Fietsers	Autoverkeer	Diffuus gebruik ¹	Gevarieerd gebruik ²
Winkelcentrum De Draht	1	1	2	2	1	2
School MFC De Bouwen	2	2	2	2	2	2
Tsjerkebuorren - Drachtstercompagnie	2	3	2	2	2	2
Kruispunt Himsterhout	3	3	2	1	2	2
Nijewei - Boornbergum	2	2	2	2	2	2
Laweiplein	2	2	2	1	2	2
Kruispunt Smidswai – Folgersterloane	3	3	3	2	2	2
School 't Ambyld	2	2	2	2	2	2
Rotonde Eems – Overstesingel	3	3	2	1	2	2
Kruispunt Overstesingel – Morra	3	3	2	1	2	2
Winkelcentrum De Wiken	2	1	2	1	2	2
Smidswai - Drachtstercompagnie	3	4	3	2	3	3
Kruispunt Het Zuid - Suderskarren	3	4	3	1	3	3
Kruispunt MLK Singel – Woonboulevard	2	3	2	1	2	2
Verkeerslichten Vogelzang	2	2	2	1	3	2

1 = sterk aanwezig, 2 = enigszins aanwezig, 3 = nauwelijks aanwezig, 4 = afwezig

Naar aanleiding van de analyse kan het volgende worden gesteld:

- Het aanwezig zijn van voetgangers vertoont samenhang met prettige verblijfslocaties;
- Een eenzijdig en weinig gevarieerd gebruik van de openbare ruimte vertoont samenhang met onprettige verblijfslocaties;
- Locaties met weinig autoverkeer vertonen samenhang met prettige verblijfslocaties.

¹ Mate waarin sprake is van een ruimtelijk gespreid gebruik door de gehele openbare ruimte

² Mate waarin sprake is van verschillende soorten gebruik en functies in de openbare ruimte

Mening geënuquêteerden

De mening van de geënuquêteerde over gebruik van de verschillende locaties staat in onderstaande tabel weergegeven. De rangschikking van de locaties is ook hier weer gelijk aan de rangschikking naar algehele waardering van de verblijfskwaliteit per locatie. De cijfers in het overzicht betreffen de gemiddelde en afgeronde scores van de geënuquêteerden per locatie.

Mening geënuquêteerden(1)	Verblijfskwaliteit	Toegankelijkheid	Oversteken	Verkeersveiligheid	Overzichtelijkheid	Snelheid	Doorstroming
Winkelcentrum De Drait	2	1	2	3	2	2	2
School MFC De Bouwen	1	1	3	2	2	2	1
Kruispunt Himsterhout	2	1	3	2	2	3	1
Nijewei - Boornbergum	3	1	3	3	3	4	2
Laweiplein	2	1	3	3	2	2	1
Kruispunt Smidswei – Folgersterloane	1	2	2	2	2	4	1
School 't Ambyld	2	2	3	3	2	3	3
Rotonde Eems – Overstesingel	2	1	1	2	1	2	1
Kruispunt Overstesingel – Morra	2	2	2	3	2	4	2
Winkelcentrum De Wiken	1	2	3	3	3	3	2
Smidswei - Drachtstercompagnie	2	2	2	3	2	4	1
Kruispunt Het Zuid - Suderskarren	4	2	3	3	2	4	2
Kruispunt MLK Singel – Woonboulevard	2	2	4	2	2	3	2
Verkeerslichten Vogelzang	2	2	2	2	2	3	2

1 = positief, 2 = enigszins positief, 3 = neutraal, 4 = enigszins negatief, 5 = negatief

Mening geëquireerden(2)	Zitten	Spelen	Bebouwing	Landschap & groen	Inrichting	Onderhouds-niveau
Winkelcentrum De Drait	3	2	2	3	2	2
School MFC De Bouwen	3	1	1	2	1	1
Kruispunt Himsterhout	4	4	1	1	1	2
Nijewei - Boornbergum	2	4	1	1	2	2
Laweiplein	4	4	3	4	2	1
Kruispunt Smidswei – Folgersterloane	4	4	2	1	2	3
School 't Ambyld	4	2	1	2	1	1
Rotonde Eems – Overstesingel	3	4	2	2	1	1
Kruispunt Overstesingel – Morra	4	4	2	1	2	2
Winkelcentrum De Wiken	4	4	2	2	2	2
Smidswei - Drachtstercompagnie	5	5	1	1	2	2
Kruispunt Het Zuid - Suderskarren	5	5	2	1	2	2
Kruispunt MLK Singel – Woonboulevard	4	4	2	2	3	2
Verkeerslichten Vogelzang	5	5	3	4	4	3

1 = positief, 2 = enigszins positief, 3 = neutraal, 4 = enigszins negatief, 5 = negatief

Naar aanleiding van de analyse kan het volgende worden gesteld:

- Locaties waarop men de toegankelijkheid positief beoordeelt, vertonen samenhang met prettige verblijfslocaties;
- Locaties waarop men de snelheid van autoverkeer als hoog inschat, vertonen samenhang met onprettige verblijfslocaties;
- Locaties waarop men weinig mogelijkheden om te zitten of spelen aanwezig vindt, vertonen samenhang met onprettige verblijfslocaties.

Totaal overzicht

In onderstaande tabel zijn de gemiddelde uitkomsten per thema weergegeven en vervolgens uitgezet tegen de algemene waardering van de locaties door de observanten. Omdat op de locatie Tsjerkebuorren niet is geënkquêteerd, maar wel observaties zijn uitgevoerd ontbreekt hier de gemiddelde score van de geënkquêteerde.

Totaaloverzicht	Aanwezigheid functies	Voorwaarden voor gebruik	Beleving & inrichting omgeving	Beleving verkeer	Gebruik	Mening geënkquêteerden	Totaal
Winkelcentrum De Drait	2,6	2,2	1,6	1,5	1,5	2,2	1,9
School MFC De Bouwen	2,9	2,8	1,4	1,7	2,0	1,6	2,0
Tsjerkebuorren - Drachtstercompagnie	2,9	3,2	1,8	2,0	2,2	-	2,4
Kruispunt Himsterhout	3,4	3,2	1,6	1,8	2,2	2,1	2,3
Nijewei - Boornbergum	2,9	3,2	2,0	1,5	2,0	2,4	2,3
Laweiplein	2,4	2,8	2,4	2,5	1,8	2,5	2,4
Kruispunt Smidswei – Folgesterloane	3,0	3,7	2,1	1,3	2,5	2,3	2,4
School 't Ambyld	3,0	3,5	2,2	1,5	2,0	2,2	2,4
Rotonde Eems – Overstesingel	3,6	3,0	2,0	2,0	2,2	1,8	2,3
Kruispunt Overstesingel – Morra	2,9	3,2	1,9	2,2	2,2	2,5	2,4
Winkelcentrum De Wiken	2,8	3,3	2,1	2,5	1,7	2,5	2,5
Smidswei - Drachtstercompagnie	3,7	3,8	1,9	1,8	3,0	2,5	2,7
Kruispunt Het Zuid - Suderskarren	3,6	4,0	2,1	2,7	2,8	2,8	2,9
Kruispunt MLK Singel – Woonboulevard	2,7	3,8	2,7	3,3	2,0	2,6	2,8
Verkeerslichten Vogelzang	2,8	3,2	3,8	3,3	2,0	3,0	3,0

Naar aanleiding van de analyse kan het volgende worden gesteld:

- In zijn algemeenheid is er samenhang met de theoretisch geformuleerde criteria voor verblijfskwaliteit en de scores door observanten en geënkquêteerden;
- Locaties waarop men de beleving van de inrichting en omgeving hoog waardeert vertonen samenhang met prettige verblijfslocaties;
- Locaties waarop men de beleving van (het afwezig zijn van) verkeer positief waardeert, vertonen samenhang met prettige verblijfslocaties;
- Locaties waarop men de beleving van (het afwezig zijn van) verkeer negatief waardeert vertonen samenhang met onprettige verblijfslocaties;
- Een (intensief en gevarieerd) gebruik van de locatie vertoont samenhang met de waardering van de locatie als prettige verblijfslocatie;
- Het afwezig zijn van voorwaarden voor gebruik doet afbreuk aan locaties als prettige verblijfslocatie;
- Shared Space locaties (in het blauw gearceerd) scoren beter op de aspecten algehele waardering verblijfskwaliteit.

Tussenconclusie

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek en de analyse daarvan worden hieronder per deelonderzoeksvraag de belangrijkste conclusies weergegeven.

Deelonderzoeksvraag 1 Deskresearch

Wat zijn de uitkomsten van bestaand onderzoek over de effecten van de toepassing van Shared Space op de kwaliteit van de openbare ruimte in Smallingerland?

In de afgelopen jaren is door verschillende organisaties en op diverse locaties binnen de gemeente Smallingerland onderzoek verricht naar de toepassing van Shared Space. Uit de verschillende onderzoeken blijkt dat op diverse locaties waar het Shared Space concept is toegepast, sprake is van een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte, waarbij met name in de dorpen winst is behaald. De mate waarin een heringerichte ruimte als prettig wordt ervaren is afhankelijk gebleken van functies in en rondom de openbare ruimte (met name de woonfunctie blijkt daarin van invloed). Functiearme locaties (met vrijwel uitsluitend verkeer) worden daarbij vaak niet als prettige verblijfsruimtes ervaren. Van oudsher betekenisvolle plaatsen (zoals stedelijke centra, een dorpshart, etc.) lenen zich het beste voor Shared Space. Deze plekken worden gekenmerkt door een veelheid aan functies en geven aanleiding tot verblijven en ontmoeting. Na herinrichting van het meest bekende project, het Laweiplein, is aldaar sprake van gehomogeniseerde snelheden tussen autoverkeer en langzaam verkeer. De verkeersdoorstroming is sterk verbeterd en er is sprake van een toename van sociale veiligheid en een hogere waardering voor de kwaliteit van de inrichting.

Kritische kanttekeningen, die op basis van eerder onderzoek geplaatst moeten worden, zijn dat zowel een groter aandeel van de auto in de vervoerswijzeverdeling als hogere intensiteiten leiden tot meer gevoelens van onveiligheid en een lagere waardering van de locatie als verblijfslocatie. Daar waar het onvoldoende lukt om snelheden te beperken, bijvoorbeeld op de kruising De Kaden, wordt het verkeer als overheersend ervaren en is mogelijk sprake van vermijdingsgedrag door weggebruikers. Voor diverse locaties die zijn heringericht volgens de uitgangspunten van Shared Space geven geëvalueerden daarnaast aan dat men geen veranderingen in (mogelijkheden voor een ander) gebruik van de openbare ruimte ervaart.

Uit eerder onderzoek blijkt ten slotte dat tijdens het (Shared Space) ontwerpproces met name de toegankelijkheid voor ouderen, blinden en slechtzienden specifiek aandacht heeft. Daarnaast is gebleken dat kennis van het concept Shared Space onder gebruikers leidt tot een hogere waardering van de verkeersveiligheid op een locatie.

Deelonderzoeksvraag 2 Mening doelgroepen

Wat is de mening van de overheden, maatschappelijke organisaties en bewoners in Smallingerland over de effecten van de toepassing van Shared Space op de kwaliteit van de openbare ruimte?

De indruk bestaat dat in het algemeen een grotere objectieve verkeersveiligheid is ontstaan door de toepassing van Shared Space, waarbij met name het aantal ernstige ongevallen is afgenomen. Dit kan worden verklaard door een grotere oplettendheid en een snelheidsreductie die zich voordoen op Shared Space locaties wat in het algemeen leidt tot een afname van het aantal en de ernst van ongevallen. Door de lage registratiegraad van ongevallen kan dit echter onvoldoende worden onderbouwd. Voorts wordt aangegeven dat Shared Space leidt tot een betere doorstroming van het autoverkeer.

Shared Space leidt wel tot subjectieve onveiligheidsgevoelens, met name in de periode na realisatie. Vooral kwetsbare doelgroepen (onder andere kinderen, ouderen, blinden en slechtzienden) in het verkeer ondervinden meer onveiligheid. Dit kan tot vermijdings- of ontwijkgedrag leiden. De Kaden wordt daarbij regelmatig als voorbeeld genoemd. Maatwerkoplossingen en het breed uitdragen van de ideeën achter Shared Space worden daarom van groot belang geacht.

De toepassing van Shared Space draagt bij aan de beeld- en verblijfskwaliteit en een duurzamer en gemeenschappelijker gebruik van de ruimte. De verschillende projecten en integrale aanpak worden echter nog wel te veel als losstaande incidenten gezien en de gemeente moet blijven zoeken naar een brede inbedding van het belang van kwaliteit van de openbare ruimte in beleid en projecten.

Deelonderzoeksvraag 3 Factoren verblijfskwaliteit

Wat zijn de verschillen in de kwaliteit van de openbare ruimte tussen locaties die zijn ingericht op basis van de uitgangspunten van Shared Space in vergelijking tot locaties met een traditioneel verkeerskundige inrichting én welke (fysieke) factoren spelen daarin mogelijk een rol?

Locaties waar in het verleden Shared Space als uitgangspunt voor herinrichting heeft gediend scoren in vergelijking met traditioneel ingerichte locaties beter op de aspecten algehele waardering verblijfskwaliteit. Een nuance die hier dient te worden geplaatst, is dat die locaties deels recenter zijn (her)ingericht en derhalve beter zijn ingericht naar hedendaagse wensen en eisen aan de openbare ruimte. Goede indicatoren voor prettige verblijfsruimtes zijn een intensief en gevarieerd gebruik van de ruimte, met name door voetgangers. Bij herinrichtingprojecten met als doel om de verblijfskwaliteit in de meest brede zin van het woord te verbeteren is de aanwezigheid of het creëren van de volgende randvoorwaarden en functies van belang gebleken:

- De functies wonen, onderwijs en sport & spel;
- Mogelijkheden om te zitten en te spelen dragen bij aan verblijfskwaliteit;
- Goede bestrating;
- Prettige stedenbouwkundige omstandigheden (bebouwing maat, schaal, vorm en structuur).

Het aanwezig zijn verkeersdrukte en hoge snelheden maken het creëren van verblijfskwaliteit niet onmogelijk maar vragen om extra inzet op voornoemde randvoorwaarden en functies.

BETROKKENHEID BURGERS

In dit hoofdstuk worden per deelonderzoeksvraag de uitkomsten voor het onderzoeksthema Betrokkenheid burgers weergegeven. Het hoofdstuk wordt ingeleid met een herhaling van de onderzoeksvraag en de deelonderzoeksvragen en wordt afgesloten met een conclusie per deelonderzoeksvraag.

Inleiding

Burgers hebben via de belastingen de openbare ruimte uitbesteed aan de gemeente, die er eigenaar van is geworden. Hierdoor is de betrokkenheid van burgers bij de openbare ruimte op veel plaatsen laag te noemen. Een openbare ruimte hoort echter een thuis te zijn. In Smallingerland is met Shared Space beoogd de openbare ruimte terug aan de bewoners en gebruikers te geven en er hun openbare ruimte van te maken. De vraag is dan of de gebruikers van de openbare ruimte zich ook blijvend betrokken voelen bij hun ruimte. Is het proces bestendig gebleken of is erosie opgetreden in dit proces en is de gemeente in de plaats gekomen als verantwoordelijke?

Onderzoeksvraag

Voor het onderzoeksthema 'Betrokkenheid burgers' is de volgende onderzoeksvraag opgesteld:

In hoeverre is er sprake van (blijvende) betrokkenheid van burgers/gebruikers bij de heringerichte openbare ruimte?

Deelonderzoeksvragen

Om tot beantwoording van de onderzoeksvraag te komen zijn de volgende deelonderzoeksvragen opgesteld:

- 1. Wat zijn de uitkomsten van bestaand onderzoek rond burgerbetrokkenheid in Smallingerland?*
- 2. In hoeverre is er bij de planvorming sprake van participatieve processen geweest?*
- 3. In hoeverre zijn er vormen van zelfbeheer ontstaan?*
- 4. Is tijdens de beheer fase vastgehouden aan de ontwerputgangspunten of heeft de gemeente toch weer verantwoordelijkheid teruggenomen (bijvoorbeeld door borden, regels en ingrepen ten behoeve van doorstroming)?*
- 5. In hoeverre is er sprake geweest van continue communicatie en voorlichting rond de uitgangspunten?*
- 6. In hoeverre is sprake van ander sociaal gedrag op straat?*
- 7. In hoeverre is er sprake van een ander gebruik van openbare ruimte?*
- 8. In hoeverre is er sprake geweest van nieuwe (bewoners) initiatieven in de openbare ruimte en hoe worden deze gefaciliteerd door de gemeente Smallingerland?*
- 9. Wat zijn bij bovenstaande vragen de verschillen tussen dorps- en stedelijk gebied?*

Deskresearch

Naar aanleiding van de deskresearch zijn hieronder de uitkomsten met betrekking tot het aspect 'Betrokkenheid burgers' weergegeven.

Uit het onderzoeksproject RAAK 'Respect in plaats van regels' (Nota, 2012) blijkt dat in Rottevalle en Boornbergum respectievelijk 12% en 7% van de geënquêteerden betrokken is geweest bij de planvorming. Voor de stedelijke locaties in Smallingerland (Kaden, Laweiplein, Himsterhout) ligt dit percentage rond de 2%. Opvallend is dat rond de 20% van de respondenten in stedelijke locaties achteraf aangeeft meer betrokken te willen worden. In de dorpen ligt dit percentage rond 12%. Vermeldingenwaardig hierbij is dat Boornbergum samen met Rottevalle hoog scoren op aspecten die op verblijfskwaliteit doelen. Uit RAAK blijkt ook dat men op Shared Space locaties meer rekening houdt met andere verkeersdeelnemers. De bereidheid om andere op gedrag aan te spreken blijkt daarbij wel beperkt. Verder blijkt dat van oudsher betekenisvolle plaatsen zich het best lenen voor Shared Space. Deze plekken zijn natuurlijke knooppunten en worden gekenmerkt door een veelheid aan functies en geven aanleiding tot ontmoeting.

Uit het enquêteonderzoek dat gehouden is in het kader van de herinrichting van Boornbergum (Nota, 2012) blijkt dat het gebruik van de openbare ruimte, voor andere doeleinden dan verkeer, na de herinrichting maar beperkt is toegenomen volgens de ondervraagden.

In het verslag Wmo dagen (Gemeente Smallingerland, 2007) wordt benoemd dat het onderwerp 'bewonersparticipatie' meer handen en voeten moet krijgen. De eerdere aanpak via het model Werkwijze(r) moet veel sterker uitgebouwd worden, minder op signalering ten behoeve van de gemeente maar meer gericht op wederkerigheid bij beleidsvorming en zich, naast wijkraden en dorpsbelangengroeperingen, ook richten op de talloze maatschappelijke groepen en bewonersinitiatieven die zich nu al in diverse wijken en dorpen manifesteren.

Proces

Naar aanleiding van de uitgevoerde interviews zijn per doelgroep hieronder de uitkomsten met betrekking tot het aspect 'Betrokkenheid burgers' en daarbij specifiek het onderdeel 'proces' weergegeven. Benadrukt dient te worden dat hieronder de algemene lijn is weergegeven per doelgroep en dat is geput uit verschillende interviews met verschillende personen, waarbij er door de onderzoekers geen waardeoordeel aan is verbonden. De paragraaf wordt afgesloten met de uitkomsten uit de enquête betreffende deze deelonderzoeksvraag.

Gemeente en maatschappelijke organisaties

Vanuit de gemeente en maatschappelijke organisaties wordt de waarde van een uitvoerig planproces met bewoners en gebruikers onderkend en onderstreept. Bewoners zijn ervaringsdeskundigen op het terrein van hun leefomgeving, brengen deze kennis in en weten vaak wat nodig is in de directe leefomgeving. Als het na een goede procesgang hun ruimte is geworden en eigenaarschap wordt gevoeld, zijn oplossingen duurzamer, durven mensen elkaar eerder op gedrag aan te spreken en vindt er minder verloedering en vernieling plaats.

Ook voor de gemeente zelf levert een goed proces meerdere voordelen op. Het is goed dat burgers een spiegel voorgehouden krijgen en dat verantwoordelijkheden voor problemen teruggelegd worden in de samenleving. Het behoort geen automatisme te zijn dat problemen bij de gemeente op het bordje te belanden. Ook is duidelijk dat een plezierige samenwerking met de bewoners doorwerkt in het werkplezier van de medewerkers en in de scherpste van de gemeente-organisatie als geheel.

Juist bij Shared Space is het proces belangrijk. Het is namelijk een uitzondering in de samenleving. Mensen zijn gewend dat, zodra er onduidelijkheid is, er regels komen. Je moet het dus blijven uitleggen. Het stap voor stap meenemen van betrokkenen de visie is een voorwaarde voor draagvlak en begrip voor Shared Space. Dit leidt er toe dat mensen begrip krijgen voor de onzekerheid die inherent is aan het concept.

Volgens de gemeente zijn er stappen gemaakt om de betrokkenheid van de burgers in processen steeds meer vorm te geven. Niet elke ambtenaar durft echter een open proces aan: het is lastig burgers zonder plan tegemoet te treden, vinden de confrontatie moeilijk of hebben onvoldoende vertrouwen in de kennis van bewoners. De historie van Shared Space in Smallingerland speelt hierbij ook een rol. Onder invloed van Hans Monderman is Shared Space ontstaan als inrichtingsconcept en niet zozeer als een procesconcept. Logischerwijs in het open planproces minder tot ontwikkeling gekomen.

Maatschappelijke organisaties vinden dat senioren te weinig worden betrokken in ontwerpprocessen voor de openbare ruimte. Door de vergrijzing zal deze groep (tijdelijk) heel groot worden. Een oplossing zou kunnen zijn om vertegenwoordigers van de seniorenadviesraad (SAR) er meer bij te betrekken. Bij ontwerpen voor de openbare ruimte heeft de SAR bijvoorbeeld mensen in haar gelederen die ontwerpen kunnen toetsen. Zij hebben een achtergrond als werktuigbouwkundige en bouwkundige en zijn in staat de koppeling te maken tussen technische tekeningen en praktische situaties voor senioren. Educatie en nazorg is erg belangrijk in een proces. Neem ouderen bij de arm en laat ze ervaren dat auto's wel stoppen.

Bewoners

In dorpen is Shared Space vrij geruisloos ingevoerd. In het voortraject is met succes en veel inzet een koers gevaren om de dorpsbelangen te enthousiasmeren voor Shared Space. De dorpsbelangen hebben zich medestanders getoond van de gemeente en verdedigen het concept en dragen het uit aan bewoners. De wijkrazen zijn minder betrokken in het voortraject. Wijkraad De Drait is niet betrokken geweest bij de ontwikkeling van de openbare ruimte, terwijl Wijkraad De Bouwen wel enige inbreng heeft gehad in het kader van de herstructurering van de wijk. Shared Space stond voor de herinrichting al vast en hierop kon de wijkraad geen invloed uitoefenen. Zowel in de wijken als in de dorpen hebben de bewoners bij ontwerpprocessen niet of alleen bij keuzes op detailniveau inbreng gehad.

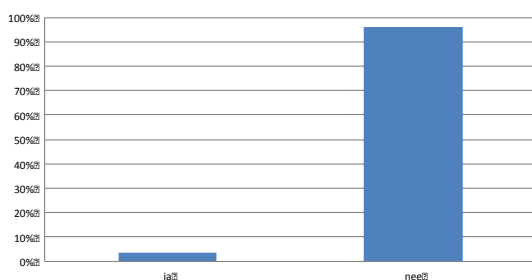
Hulpdiensten

De eisen van de brandweer zijn bekend en ze worden ook steeds betrokken in de planvorming. De politie heeft een adviserende rol richting Burgemeester & Wethouders bij herinrichtingen over zaken als handhaafbaarheid en verkeersveiligheid. De samenwerking met de gemeente is constructief.

Enquête

De geringe betrokkenheid bij ontwerpprocessen blijkt ook uit de enquête die onder passanten op locaties is afgenomen. Meer dan 60% van de geënquêteerden is bewoner, maar slechts 3% van het totaal aantal respondenten is betrokken geweest is bij het ontwerp van de locatie (zie grafiek 'betrokken'). Ongeveer 20% van de respondenten geeft aan meer betrokken te willen worden bij de planvorming. Deelname aan een werkgroep is daarbij de meest genoemde wijze.

Bent u op een of andere wijze betrokken (geweest) bij initiatieven of planvorming voor de inrichting van dit gebied?



Zelfbeheer

Naar aanleiding van de uitgevoerde interviews zijn per doelgroep hieronder de uitkomsten met betrekking tot het aspect 'Betrokkenheid burgers' en daarbij specifiek het onderdeel 'zelfbeheer' weergegeven. Benadrukt dient te worden dat hieronder de algemene lijn is weergegeven per doelgroep en dat is geput uit verschillende interviews met verschillende personen, waarbij er door de onderzoekers geen waardeoordeel aan is verbonden.

Gemeente

Vanuit de gemeente bekeken worden vormen van zelfbeheer - in de vorm van onderhoud door bewoners- niet wenselijk geacht. Afspraken over overdracht zijn daarom niet gemaakt. Bij openbare ruimte gaat het namelijk om kapitaalgoederen, waarvan een basis onderhoudsniveau gegarandeerd moet zijn. Als burgers het weer overdragen aan de gemeente, omdat ze niet meer kunnen of willen, blijkt renovatie vaak veel duurder te zijn. Het gevaar van discontinuïteit en verwaarlozing van kapitaalgoederen is aanwezig en dit ligt ook politiek gevoelig.

Daarnaast zijn verkeersomgevingen, minder geschikt voor vormen van zelfbeheer dan openbaar groen. De verkeersomgevingen worden door verschillende mensen gebruikt, ook mensen voor wie het niet de directe leefomgeving is. Het is daarom anoniemer. In het groen lukt het daarom eerder om het de ruimte van de mensen zelf te laten worden dan in verkeer. Ondanks dat in het groen meer valt te winnen is de gemeente ook hier terughoudend.

Bewoners

Bewoners geven zelf aan dat vormen van zelfbeheer niet tot nauwelijks zijn ontstaan. Sommige particulieren onderhouden de perkjes met de bomen op de doorgaande weg (Boornbergum). Dit gebeurt echter op particuliere en incidentele basis en niet in georganiseerd verband. Boornbergum wil naast deelname aan de jaarlijkse Himmeldeï wel meer aan zelfbeheer doen, bijvoorbeeld het legen van prullenbakken in ruil voor budget vanuit de gemeente. In de andere dorpen en wijken zijn geen tekenen van zelfbeheer gevonden of de wens daartoe.

Vasthouden aan ontwerpuitgangspunten

Naar aanleiding van de uitgevoerde interviews zijn per doelgroep hieronder de uitkomsten met betrekking tot het aspect 'Betrokkenheid burgers' en daarbij specifiek het onderdeel 'vasthouden aan ontwerpuitgangspunten' weergegeven. Benadrukt dient te worden dat hieronder de algemene lijn is weergegeven per doelgroep en dat is geput uit verschillende interviews met verschillende personen, waarbij er door de onderzoekers geen waardeoordeel aan is verbonden.

Gemeente en hulpdiensten

Volgens de gemeente wordt het concept bewaakt. Bij de roep om maatregelen worden de ontwerpprincipes verdedigd door de verkeerskundige. Tegelijkertijd is volgens de politie de gemeente minder puristisch geworden dan in de beginperiode. Gemeente en politie zijn meer naar elkaar toegekomen. In sommige gevallen en na zorgvuldige afweging moeten borden mogelijk zijn.

Bewoners

De bewoners geven aan de gemeente over het algemeen goed vasthoudt aan ontwerpuitgangspunten. Soms worden er uitzonderingen gemaakt, zoals in Rottevalle. Het dorp heeft naar eigen zeggen te kampen met veel sluipverkeer vanaf de richting Eastermar. Dit leidde tot gevaarlijke situaties op de Havenwei waar een peuterspeelzaal zit. Op de Havenwei en de Biltwei is nu eenrichtingsverkeer ingevoerd. Het gebied met de peuterspeelzaal wordt zo 's ochtends ontlast de andere weg 's middags. Deze oplossing is, op aangeven van de gemeente, ontstaan vanuit het dorp zelf.

In De Drait ondervond een bewoner overlast van parkeergedrag dicht bij zijn woning. Volgens vertegenwoordigers van de wijkraad heeft deze particulier langs juridische weg paaltjes afgedwongen om hinderlijk parkeren tegen te gaan. Dit is echter een uitzondering geweest binnen de gemeentelijke koers.

Communicatie/voorlichting rond uitgangspunten

Naar aanleiding van de uitgevoerde interviews zijn per doelgroep hieronder de uitkomsten met betrekking tot het aspect 'Betrokkenheid burgers' en daarbij specifiek het onderdeel 'communicatie/voorlichting rond uitgangspunten' weergegeven. Benadrukt dient te worden dat hieronder de algemene lijn is weergegeven per doelgroep en dat is geput uit verschillende interviews met verschillende personen, waarbij er door de onderzoekers geen waardeoordeel aan is verbonden. De paragraaf wordt afgesloten met de uitkomsten uit de enquête betreffende deze deelonderzoeksvraag.

Maatschappelijke organisaties

Maatschappelijke organisaties menen dat na een vliegende start de publieksvoorlichting de laatste tijd wegzakt. De gemeente moet veel meer communiceren: waarom doe je dit, wat zijn de uitgangspunten en dergelijke. Hier kun je veel bezwaren mee ondervangen. In de communicatie moet ook veel herhaling zitten, pas dan beklijft het. Daarnaast is aandacht voor de juridische aspecten nodig. Mensen zijn onzeker over aansprakelijkheid in dit soort situaties. Het zou goed zijn

een nieuw communicatieoffensief te starten om zo nieuwe inwoners te betrekken. Uitleg van het concept is een goede manier om mensen ervoor te winnen. "Breeduit" is een geschikt medium dit wordt goed gelezen. Educatie is ook heel belangrijk voor mensen die niet direct bij het proces betrokken waren.

Bewoners

De bewoners geven in het algemeen aan dat de kennis over Shared Space nog te wensen over laat. Vertegenwoordigers van Wijkraad De Drait menen dat de gemeente Shared Space locaties aanlegt zonder communicatie met wijkraad en bewoners. In Boornbergum probeert dorpsbelang de uitgangspunten vanuit de gemeente over te dragen, waaronder fietsen midden op de weg. Maar veel mensen doen dat toch niet. Op drukke momenten geldt het recht van de sterkste en zoeken fietsers de zijkant op.

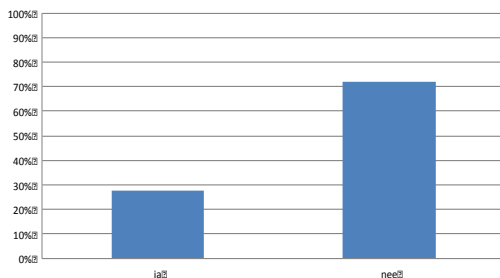
Gemeente

De gemeente geeft aan dat Shared Space een concept is dat onderhoud vergt. Nu is het moment om opnieuw draagvlak voor Shared Space te zoeken. Dit door blijvend het gesprek aan te gaan met burgers, raad en organisatie, om met elkaar vast te stellen waarom we het zo willen doen.

Enquête

De beperkte kennis van het concept blijkt ook uit de enquête die onder passanten op locaties is afgenomen. Slechts 28% van de geënquêteerden heeft kennis van Shared Space (zie grafiek Kennis van Shared Space). Van de mensen met kennis staat ongeveer 55% positief of enigszins positief tegenover het voornemen van Smallingerland om op deze weg door te gaan. Ongeveer 30% staat negatief of enigszins negatief tegenover dit voornemen.

Heeft u wel eens gehoord van Shared Space en weet u wat dat inhoudt?



Gedrag op straat

Naar aanleiding van de uitgevoerde interviews zijn per doelgroep hieronder de uitkomsten met betrekking tot het aspect 'Betrokkenheid burgers' en daarbij specifiek het onderdeel 'gedrag op straat' weergegeven. Benadrukt dient te worden dat hieronder de algemene lijn is weergegeven per doelgroep en dat is geput uit verschillende interviews met verschillende personen, waarbij er door de onderzoekers geen waardeoordeel aan is verbonden.

Gemeente en de maatschappelijke organisaties

Volgens de gemeente en de maatschappelijke organisaties is het gedrag veranderd. Mensen gaan zich verantwoordelijker voelen, houden meer rekening met elkaar, ze stemmen af, ze geven richting aan. Het wordt veel socialer. Aan de andere kant kan aan het gedrag nog veel verbeterd worden en missen mensen het lef die Shared Space vraagt. Mensen durven niet te parkeren in dit soort gebieden uit angst voor schade, en fietsers laten zich naar de rand drukken door auto's. De meeste geïnterviewden maken een onderscheid tussen locaties: op het Laweiplein is het gedrag socialer geworden en op De Kaden geldt vaak het recht van de sterkste, voor fietsers, wandelaars en ouderen is het moeilijk oversteken.

Hulpdiensten

De politie neemt een genuanceerder standpunt in: Shared Space locaties werken omdat op andere punten elementaire gedragsregels benadrukt worden, zoals voorrang verlenen, rechts houden en dergelijke. Dit gedrag nemen burgers ook mee naar Shared Space waardoor het functioneert. Automobilisten voelen zich meer te gast in de omgeving die dorpsheid uitstraalt en passen hun snelheid aan.

Bewoners

In De Drait hebben wijkbewoners gedragsafspraken gemaakt over winkelcentrum De Drait (de zijde tegenover de brede school.) Deze luiden als volgt: het gebied tegen de winkels en voor de fietsenrekken is het gebied voor voetgangers. Daarachter is het voor fietsers. Mensen spreken elkaar ook aan op hun gedrag als ze zich niet aan deze afspraken houden. Overigens is niet iedereen het eens over deze afspraken. In hun gedrag zijn sommige mensen vriendelijk en laten anderen voorgaan. Andere mensen, met name jongeren gedragen zich onverantwoordelijk en hebben oogkleppen op. Ook is er soms sprake van agressief gedrag. Rottevalle en Oudega geven aan dat het gedrag op straat deels is veranderd. Automobilisten voelen zich meer te gast en passen hun snelheid aan. De dorps uitstraling, gelijkwaardige kruisingen en de optische versmallingen door de lantaarnpalen dragen hieraan bij. Oudega geeft als nuancering dat soms nog op doorgaande routes nog wel hard gereden wordt. Dit zijn vaak eigen inwoners.

Ander gebruik openbare ruimte

Naar aanleiding van de uitgevoerde interviews zijn per doelgroep hieronder de uitkomsten met betrekking tot het aspect 'Betrokkenheid burgers' en daarbij specifiek het onderdeel 'ander gebruik openbare ruimte' weergegeven. Benadrukt dient te worden dat hieronder de algemene lijn is



weergegeven per doelgroep en dat is geput uit verschillende interviews met verschillende personen, waarbij er door de onderzoekers geen waardeoordeel aan is verbonden.

Bewoners, gemeente en maatschappelijke organisaties

Uit de gesprekken met bewoners, gemeente en maatschappelijke organisaties blijkt op meerdere plekken teken van sociaal/economische vitalisering. De traditionele aanpak straalde vooral verkeersruimte uit. De (hernieuwde) integratie met stedenbouw heeft de beeldkwaliteit sterk verbeterd. Hierdoor willen mensen zich er ophouden en ontstaat een intensiever en diverser gebruik van de openbare ruimte.

Op het Laweiplein is bij mooi weer een terras en spelen kinderen soms in de fontein. Na de dorpsvernieuwing van Rottevalle is het Muldersplein een echt feestplein geworden. Het plein wordt nu gebruikt voor de opening van het dorpsfeest, voorheen was dit in de feesttent. Kroeg en restaurant kunnen hiervan profiteren met terrassen aan het plein. Na de dorpsvernieuwing is er bovendien een nieuwe activiteit op het plein ontstaan, een soort klein dorpsfeest met een muziekpodium en een markt.

In Boornbergum is rond de driesprong steeds meer leven ontstaan. De nieuw gekomen snackbar en het naastgelegen restaurant hebben door de dorpsvernieuwing meer terrasruimte gekregen. De snackbar trekt fietsers aan die de driesprong opnemen in hun recreatieve route. Op het pleintje voor het dorpshuis worden meer sociale activiteiten georganiseerd en van het bankje wordt goed gebruik gemaakt.

De dorpen geven aan dat activiteiten en diversiteit van functies belangrijk zijn voor Shared Space. Dit leidt tot een groter aandeel fietsers en voetgangers op straat. Hierdoor zijn er meer mensen om de ruimte mee te delen en wordt de inrichting ook meer Shared Space.

Bewonersinitiatieven

Naar aanleiding van de uitgevoerde interviews zijn per doelgroep hieronder de uitkomsten met betrekking tot het aspect 'Betrokkenheid burgers' en daarbij specifiek het onderdeel 'bewonersinitiatieven' weergegeven. Onder bewonersinitiatieven wordt hier verstaan gezamenlijk acties van een groep bewoners om verbeteringen te realiseren in de directe leefomgeving. Benadrukt dient te worden dat hieronder de algemene lijn is weergegeven per doelgroep en dat is geput uit verschillende interviews met verschillende personen, waarbij er door de onderzoekers geen waardeoordeel aan is verbonden.

Gemeente

Vanuit de gemeente wordt aangegeven dat bewonersinitiatieven in de fysieke leefomgeving met name gericht zijn op jeu de boules banen, perkjes, speelvoorzieningen wandelroutes en dergelijke en niet zozeer op de openbare weg. De gemeente faciliteert deze kleinschalige leefbaarheidsinitiatieven met het buurtbudget. Hiermee kunnen op een laagdrempelige en snelle manier bedragen tot 7500 euro worden toegekend aan burgerinitiatieven. Vanuit de gemeente is daarnaast budget om maandelijks de omgeving, waaronder de openbare weg, schoon te houden. Verenigingen in dorpen zien dit als middel om de kas te spekken. Vanuit de wijken is weinig animo. De gemeente heeft projecten als 'veilig door de buurt' en 'nationale straatspeeldag' onder de aandacht gebracht van wijken. Hiervoor was weinig belangstelling. Wellicht zou het in dorpen beter lopen.

Het verschil tussen dorpen en wijken is ook te zien bij de jaarlijkse Himmeldeï, waarbij de gemeente faciliteiten (bakken, prikstokken) beschikbaar stelt. Veel dorpen doen hier aan mee, in de wijken is minder belangstelling. In dorpen is het blijkbaar natuurlijker om zelf een steentje bij te dragen aan de directe leefomgeving. Toch probeert wijkraad De Bouwen dit jaar in samenwerking met de school voor het eerst Himmeldeï te organiseren. De stimulans op een gemeentelijke bijeenkomst voor wijkraden en plaatselijke belangen heeft hieraan bijgedragen.

Bewoners

Vanuit dorpen en wijken zijn diverse initiatieven ontstaan om knelpunten in verkeersgedrag aan te pakken. In Rottevalle zijn inwoners in een buurdorp via de website aangesproken op rijgedrag. Ook waren de molgoten een hindernis voor rolstoelgebruikers. Na een door het dorp georganiseerde rondrit met een rolstoelgebruiker zijn de knelpunten geïnventariseerd. Hierna zijn enkele mooie afritten gemaakt. Tot slot heeft het dorp een plan gemaakt voor eenrichtingsverkeer nadat ter hoogte van de peuterspeelzaal gevaarlijke situaties ontstonden door sluipverkeer en ouders die kinderen met de auto naar school brachten. De verantwoordelijkheid voor het zoeken naar een oplossing is door de gemeente bij het dorp zelf neergelegd, de gemeente had hierbij een faciliterende rol.

In Boornbergum heeft dorpsbelang zich sterk gemaakt voor extra accentuering van de nieuwe lantaarnpalen nadat een aantal botsingen hadden plaatsgevonden. Wijkraad De Bouwen heeft in samenwerking met de school bij de nieuwe multifunctionele accommodatie gestreden voor een Kiss en Ride zone. Hier is volgens de wijkraad door de gemeente geen gehoor aan gegeven. Daarnaast is er in De Bouwen een bijzondere school die wijkvreedend verkeer aantrekt. Het parkeerverbod is weggehaald, waarna overal mensen parkeren. De wijkraad heeft naar eigen zeggen tevergeefs aangedrongen op een parkeerzones en op eenrichtingsverkeer.

Wijkraad De Drait heeft ondernemers aangesproken om de bevoorrading van winkels op andere tijden te regelen. Tot nu toe zonder succes. De wijkraad vraagt nu de gemeente om venstertijden, parkeerverboden en routing in te voeren en vervolgens om handhaving door de politie. Daarnaast heeft de wijkraad gestreden voor opdeling van de ruimte naast winkelcentrum De Drait aan de kant van de brede school. Het gebied tegen de winkels en voor de fietsenrekken is het gebied voor voetgangers. Daarachter is het voor fietsers. Mensen spreken elkaar ook aan op hun gedrag als ze zich niet aan deze afspraken houden. Overigens is niet iedereen het eens over deze afspraken.

Maatschappelijke organisaties

Veilig Verkeer Nederland (VVN) is ook actief in schoolomgevingen. Rond deze locaties, Shared Space en traditioneel, ergeren ouders zich aan elkaars gedrag bij het halen en brengen van kinderen. VVN laat ouders met hulp van een enquête knelpunten inventariseren en zelf oplossingen aandragen. Dit mondt uit in een set schriftelijke afspraken, waardoor de chaos minder wordt.

Verschillen dorps- en stedelijk gebied

Naar aanleiding van de uitgevoerde interviews zijn per doelgroep hieronder de uitkomsten met betrekking tot het aspect 'Betrokkenheid burgers' en daarbij specifiek het 'verschil tussen dorps- en stedelijk gebied' weergegeven. Benadrukt dient te worden dat hieronder de algemene lijn is weergegeven per doelgroep en dat is geput uit verschillende interviews met verschillende personen, waarbij er door de onderzoekers geen waardeoordeel aan is verbonden.

Gemeente

Volgens de gemeente zijn dorpen doorgaans goed georganiseerd en bereid om samen ergens voor te staan. Wijkraden doen goed werk, maar worstelen soms met legitimatie en representativiteit. Bij projecten gaat de gemeente daarom vaker over naar betrekken van direct omwonenden en buurt. De beschikbaar gestelde buurtbudgetten worden goed benut. Ogenschijnlijk wat meer in de dorpen dan door de wijken. Dorpen en wijken geven zelf aan dat de samenwerking bij projecten een stuk moeizamer verloopt die het buurtbudget qua financiën en complexiteit overstijgen. In dorpen is het natuurlijker om zelf een steentje bij te dragen aan de directe leefomgeving. Vanuit de gemeente is er bijvoorbeeld budget om maandelijks de omgeving, waaronder de openbare weg, schoon te houden. Verenigingen in dorpen zien dit als middel om de kas te spekken. Vanuit de wijken is weinig animo. Hetzelfde verschil is ook te zien bij de jaarlijkse Himmeldeï, waarbij de gemeente faciliteiten (bakken, prikstokken) beschikbaar stelt. Veel dorpen doen hier aan mee, in de wijken is minder belangstelling.

Tussenconclusie

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek en de analyse daarvan worden hieronder per deelonderzoeksvraag de belangrijkste conclusies weergegeven.

Deelonderzoeksvraag 1 Deskresearch

Wat zijn de uitkomsten van bestaand onderzoek rond burgerbetrokkenheid in Smallingerland?

Uit het onderzoeksproject Raak (2011) blijkt dat bewoners in dorpen zijn meer betrokken bij de planvorming dan bewoners van stedelijk gebied. In beide gevallen gaat het echter om een laag percentage van het aantal geënquêteerden (2-12%). Een deel van respondenten geeft aan meer betrokken te willen zijn bij planvorming. In steden blijkt het onbenut potentieel participanten groter dan in dorpen. Ook uit de verslag WMO dagen (2007) blijkt een behoefte om burgerparticipatie meer vorm te geven. Uit RAAK blijkt ook dat men op Shared Space locaties meer rekening houdt met andere verkeersdeelnemers. De bereidheid om andere op gedrag aan te spreken blijkt daarbij wel beperkt. Verder blijkt dat van oudsher betekenisvolle plaatsen lenen zich het best voor Shared Space. Deze plekken zijn natuurlijke knooppunten en worden gekenmerkt door veelheid aan functies en geven aanleiding tot ontmoeting.

Deelonderzoeksvraag 2 Proces

In hoeverre is er bij de planvorming sprake van participatieve processen geweest?

Met de dorpsbelangen is een intensieve dialoog tot stand gekomen over de invoering van Shared Space, maar tot een intensieve procesbetrokkenheid bij ontwerpen heeft dit echter niet geleid. Zowel in de wijken als in de dorpen hebben de bewoners niet of alleen bij keuzes op detailniveau inbreng gehad. De

historie van Shared Space in Smallerland speelt hierbij ook een rol. Onder invloed van Hans Monderman is Shared Space ontstaan als inrichtingsconcept en niet zozeer als een procesconcept. Logischerwijs in het open planproces minder tot ontwikkeling gekomen. De geringe mate van betrokkenheid wordt onderstreept door de uitkomsten van enquête die op diverse locaties gehouden is, waarin respondenten hierover zijn bevestigd.

Deelonderzoeksvraag 3 Zelfbeheer

In hoeverre zijn er vormen van zelfbeheer ontstaan?

Vormen van zelfbeheer van openbare ruimte, in de vorm van onderhoud door bewoners, worden niet tot wenselijk geacht. Het gevaar van discontinuïteit en verwaarlozing van kapitaalgoederen dreigt en dit ligt daarnaast ook politiek gevoelig. Deze vorm van zelfbeheer is ook volgens bewoners niet ontstaan. Voor het schoonhouden van de openbare ruimte zijn wel vormen van zelfbeheer gevonden. Wijken en met name dorpen ruimen in georganiseerd verband met regelmaat zwerfvuil op.

Deelonderzoeksvraag 4 Vasthouden aan ontwerputgangspunten

Is tijdens de beheersfase vastgehouden aan de ontwerputgangspunten of heeft de gemeente toch weer verantwoordelijkheid teruggenomen (bijvoorbeeld door borden, regels en ingrepen ten behoeve van doorstroming)?

De gemeente waakt over het concept Shared Space en is over het algemeen terughoudend met plaatsen van borden en dergelijke. Uit de interviews met bewonersvertegenwoordigers blijkt dat de gemeente een uitzondering kan maken als de gevaardreiging of juridische druk hoog wordt en dan maatregelen kan nemen die afbreuk doen aan het concept.

Deelonderzoeksvraag 5 Communicatie/voorlichting rond uitgangspunten

In hoeverre is er sprake geweest van continue communicatie en voorlichting rond de uitgangspunten?

Na een vliegende start is de publieksvoorlichting de laatste tijd weggezaakt. Ook uit de afgenomen enquête onder passanten op locatie blijkt dat slechts 28% (enige) kennis heeft van Shared Space.

Deelonderzoeksvraag 6 Gedrag op straat

In hoeverre is sprake van ander sociaal gedrag op straat?

Betrokkenen menen dat het gedrag verandert bij een Shared Space inrichting. Mensen gaan zich over het algemeen verantwoordelijker voelen, houden meer rekening met elkaar, ze stemmen af en geven richting aan. Het wordt veel socialer. In het algemeen lijkt de bereidheid beperkt om anderen daarbij op gedrag aan te spreken.

De dorpen en hulpdiensten geven expliciet aan dat ook het gedrag van automobilisten is veranderd. Zij voelen zich meer te gast en passen hun snelheid aan. Een dorp geeft als nuancering dat op doorgaande routes nog wel te hard gereden wordt. Dit zijn vaak de eigen inwoners.

Deelonderzoeksvraag 7 Ander gebruik openbare ruimte

In hoeverre is er sprake van een ander gebruik van openbare ruimte?

Uit de gesprekken met bewoners, gemeente en maatschappelijke organisaties blijkt op meerdere plekken tekenen van sociaal/economische vitalisering. Door de sterk verbeterde beeldkwaliteit en het indammen van verkeersruimte willen mensen zich op deze plekken ophouden en ontstaat een intensiever en diverser gebruik van de openbare ruimte.

Deelonderzoeksvraag 8 Bewonersinitiatieven

In hoeverre is er sprake geweest van nieuwe (bewoners) initiatieven in de openbare ruimte en hoe worden deze gefaciliteerd door de gemeente Smallingerland?

In dorpen en wijken zijn initiatieven ontstaan om knelpunten in (verkeers)gedrag aan te pakken. Deze lopen in de dorpen uiteen van aanspreken van automobilisten op gedrag via een website van het naburig dorp, het oplossen van knelpunten voor rolstoelgebruikers, het beter accentueren van lantaarnpalen en het invoeren van eenrichtingsverkeer. De wijkraden strijden voor zonerings van parkeren voor auto's en speciale ruimtes voor fietsers en voetgangers, het invoeren van venstertijden en het invoeren van eenrichtingsverkeer. Opvallend is dat de dorpen terughoudender zijn in het streven naar meer regels en succesvoller zijn in hun acties dan de wijkraden.

Bewonersinitiatieven in de fysieke leefomgeving zijn met name gericht zijn op het deel van de openbare ruimte waarin nauwelijks gemotoriseerde verkeersbewegingen plaatsvinden. De gemeente faciliteert deze kleinschalige leefbaarheidsinitiatieven met het buurtbudget. Hiermee kunnen op een laagdrempelige en snelle manier bedragen tot 7500 euro worden toegekend aan burgerinitiatieven. Daarnaast faciliteert de gemeente initiatieven die gericht zijn op het schoonhouden van de openbare ruimte door het ter beschikking stellen van hulpmiddelen.

Deelonderzoeksvraag 9 Verschillen dorps- en stedelijk gebied

Wat zijn bij bovenstaande vragen de verschillen tussen dorps- en stedelijk gebied?

In de dorpen is Shared Space vrij geruisloos ingevoerd. In het voortraject is met succes veel inzet een koers gevaren om de dorpsbelangen te enthousiasmeren voor Shared Space. Deze inzet heeft zich terugbetaald, want de dorpsbelangen zijn medestanders van de gemeente geworden. Ze dragen het concept uit naar de overige bewoners en verdedigen de principes. Tegelijkertijd maken zij zich sterk voor praktische oplossingen die soms de oorspronkelijke uitgangspunten ondermijnen.

Wijkraden worstelen met legitimatie en representativiteit. Dit leidt ertoe dat de gemeente bij projecten de wijkraden minder betreft bij projecten en meer overgaat naar het direct betrekken van omwonenden en buurt. Doordat ze minder zijn betrokken bij Shared Space inrichtingen, is het draagvlak voor Shared Space bij wijkraden minder groot, hierdoor maken wijkraden zich eerder sterk voor traditionele verkeersoplossingen, als scheiden van verkeerssoorten, borden en regels.

In dorpen is het natuurlijker om zelf een steentje bij te dragen aan de directe leefomgeving. Dit vertaalt zich in het vaker een beroep doen op het buurtbudget en meer actiebereid bij het schoonhouden van de eigen leefomgeving.

INBEDDING VAN HET CONCEPT

In dit hoofdstuk worden per deelonderzoeksvraag de uitkomsten voor het onderzoeksthema Inbedding van het concept weergegeven. Het hoofdstuk wordt ingeleid met een herhaling van de onderzoeksvraag en de deelonderzoeksvragen en wordt afgesloten met een conclusie per deelonderzoeksvraag.

Inleiding

De politiek bestuurder is, als vertegenwoordiger van de samenleving, degene die een integrale visie op de samenleving heeft. Shared Space vormt voor de bestuurder een werkwijze waarbij op een integrale wijze problemen in de openbare ruimte kunnen worden aangepakt. Voor de continuïteit en de verankering van Shared Space in het beleid is een duidelijk bestuurlijk commitment aan de uitgangpunten van Shared Space daarmee van het grootste belang.

Onderzoeksvraag

Voor het onderzoeksthema 'Inbedding van het concept' is daarom de volgende onderzoeksvraag opgesteld:

In hoeverre is het concept Shared Space ingebed bij de gemeente Smallingerland?

Deelonderzoeksvragen

Om tot beantwoording van de onderzoeksvraag te komen zijn de volgende deelonderzoeksvragen opgesteld:

- 1. Wat is reeds bekend met betrekking tot het beleid van de gemeente Smallingerland aangaande de toepassing en het gebruik van Shared Space?*
- 2. Is het streven naar een hogere kwaliteit van de openbare ruimte, gecombineerd met het terugbrengen van de regels in die ruimte, onderdeel geworden van de visie van het bestuur in al haar geledingen?*
- 3. Is er sprake van bestendigheid in het beleid en niet alleen als toepassing op het gebied van de openbare ruimte?*
- 4. In welke mate hebben gevonden voor- en nadelen geleid tot aanpassing in de praktijk?*

Deskresearch

Naar aanleiding van de deskresearch zijn hieronder de uitkomsten met betrekking tot het aspect inbedding van het concept weergegeven.

In het rapport Shared Space Institute, naar de menselijke maat (Shared Space Institute, 2009) wordt de wethouder geciteerd: *"Smallingerland is de proeftuin voor Shared Space. Er is veel belangstelling vanuit buitenland en nu ook steeds meer vanuit binnenlandse collega- gemeenten en organisaties. "*

In het visiedocument 'Een integrale visie op de toekomst van Smallingerland' (Gemeente Smallingerland, 2012) is een voornemen van het bestuur van de gemeente te vinden betreffende de openbare ruimte: *Voldoende verblijfskwaliteit in de openbare ruimte en een ondergeschikte rol voor het autoverkeer.*

Onderdeel visie bestuur

Naar aanleiding van de uitgevoerde interviews zijn per doelgroep hieronder de uitkomsten met betrekking tot het aspect inbedding van het concept en daarbij specifiek het onderdeel visie bestuur weergegeven. Benadrukt dient te worden dat hieronder de algemene lijn is weergegeven per doelgroep en dat is geput uit verschillende interviews met verschillende personen, waarbij er door de onderzoekers geen waardeoordeel aan is verbonden.

Gemeente

De koerswijziging is ontstaan onder invloed van toenmalig ambtenaar Hans Monderman. Hij vond dat traditioneel verkeerskundige oplossingen beperkingen kenden en veranderingen noodzakelijk waren. Zijn inspiratie vond hij in het beeld van de openbare ruimte vijftig jaar terug, toen het woud aan regels nog geen gemeengoed was. Met steun en budget van het College ontstond de praktijk om kritisch om te gaan met de CROW-richtlijnen. Lange tijd was het geen beleidskeuze, maar alleen uitvoeringspraktijk. Bij het vervangen van riolering in dorpen werden dorpen bijvoorbeeld anders heringericht. Op dit moment staat de gemeente op het punt Shared Space als beleid op te nemen in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP).

Aangezien door de gemeente al een aantal jaren bewust het principe van Shared Space wordt toegepast, kon een goed beeld verkregen worden van reeds bestaand beleid. Echter nu een nieuw GVVP gemaakt wordt en gewenst is om op de ingeslagen weg door te gaan, is het nodig om Shared Space daar verantwoord in op te nemen. Uit de interviews, komt naar voren dat het concept ingeburgerd is, dat het niet een gril is geweest. Hoewel Smallingerland er minder mee te koop loopt, blijkt uit de niet aflatende belangstelling dat er nog steeds sprake is van een vooruitstrevend concept voor de openbare ruimte. Publicitair gezien is het goed geweest voor de gemeente. Smallingerland profileert zich ermee als vooruitstrevende gemeente. Niettemin vallen ook kanttekeningen waar te nemen, Shared Space is minder ingebed bij andere afdelingen zoals de afdeling Samenlevingszaken.

Hulpdiensten

In de visie van de brandweercommandant zit Shared Space "tussen de oren" bij de ambtenaren. In de verkeerscommissie wordt het concept ook bewaakt. Over elk bord vindt een discussie plaats of het wel nodig is. Het bestuur van Smallingerland wordt gezien als een voorloper op het toepassen van Shared Space.

Hoewel voorzieningen, of het ontbreken ervan, soms kan leiden tot verwarring, is er een rustig straatbeeld ontstaan dat voor de hulpdiensten geen bezwaar oplevert. De brandweer adviseert de gemeente Smallingerland door te gaan met Shared Space. Het kan echter niet overal, en is afhankelijk van de locatie, vorm en intensiteiten. Maar er zijn zeker nog meer locaties die volgens het Shared Space concept ingericht kunnen worden.

Maatschappelijke organisaties

De vertegenwoordigers van Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland (VVN), WMO-adviesraad en Seniorenadviesraad (SAR) hadden weliswaar met het bestuur van de gemeente contact of overleg, maar gaven aan minder goed zicht te hebben op hoe Shared Space in het beleid verankerd is. In de opvatting van de vertegenwoordiger van de Fietsersbond zijn bestuurders Shared Space minded. Of de kennis voldoende is, is een tweede. Bestuurders zijn overigens te weinig

fietsminded volgens de Fietsersbond. De auto is dominant in een plaats die grotendeels is ingericht in de jaren 60 en 70. Shared Space is daarin slechts een druppel op een gloeiende plaat. Er is meer onderzoek noodzakelijk, bijvoorbeeld naar de samenhang tussen vervoersmodaliteiten en het succes van Shared Space inrichtingen.

Volgens vertegenwoordigers van VVN is bij veel andere gemeenten, in tegenstelling tot bij de gemeente Smallingerland, kennis over Shared Space versnipperd of onvoldoende aanwezig en ontbreken sterke bestuurders met visie die een koers kunnen uitzetten. De SAR is de mening toegedaan dat, indien Shared Space de basis moet zijn voor het GVVP, daarvoor gedegen onderzoek noodzakelijk is. De gemeente past Shared Space wel al ad hoc toe, terwijl vaststelling van het GVVP al een aantal jaren is opgeschoven.

Bewoners

In de interviews met betrokkenen bij Shared Space in dorpen en wijken en ook bij belangengroepen is te merken dat zij allen goed weten wat Shared Space is, wat de gemeente eronder verstaat en welke consequenties dat heeft. Veelal wordt niet zozeer het beleid en de uitvoering ervan bekritiseerd, maar wel vaak de communicatie erover. In een enkel geval is zelfs de inrichting voor direct aanwonenden een verrassing. Soms wordt het beleid ervaren als directief, maar in andere gevallen eerder als volgend op wat de organisatie voorstelt. Uiteraard is dat laatste hetgeen dorpen en wijken graag willen. Tegelijkertijd is er weinig zicht op de lange termijn visie van de gemeente. Als zicht op de plannen wel ontstaat vindt aanpassing van plannen soms plaats onder grote druk.

Een andere opmerking die werd gemaakt is de inrichtingssituaties niet te vaak te veranderen, het kost veel tijd om aan nieuwe situaties te wennen. In een ander geval wordt gesteld dat de gemeente op zekere afstand een faciliterende rol speelt, dit wordt als prettig ervaren. Kortom enige tegenstellingen in hoe het beleid en het optreden van de gemeente wordt ervaren. De dorpen lijken hierin wat positiever te staan dan de wijken van Drachten.

Enquête

Uit op locaties gehouden enquête ten behoeve van dit onderzoek komen enkele zaken naar voren aangaande het onderwerp inbedding van het concept. Zo blijkt dat anders dan bij de belangengroepen en wijk- en dorpsvertegenwoordigers, de kennis van Shared Space bij de ondervraagden op locatie duidelijk beperkter is dan de kennis bij de vertegenwoordigers van de belangengroepen. Dit verschil is verklaarbaar uit het feit dat die groepen uiteraard meer in aanraking komen met vragen omtrent Shared Space. Een duidelijke meerderheid staat positief tegenover Shared Space als onderdeel van gemeentelijk beleid.

Andere beleidsterreinen

Naar aanleiding van de uitgevoerde interviews zijn per doelgroep hieronder de uitkomsten met betrekking tot het aspect inbedding van het concept en daarbij specifiek het onderdeel andere beleidsterreinen weergegeven. Benadrukt dient te worden dat hieronder de algemene lijn is weergegeven per doelgroep en dat is geput uit verschillende interviews met verschillende personen, waarbij er door de onderzoekers geen waardeoordeel aan is verbonden.

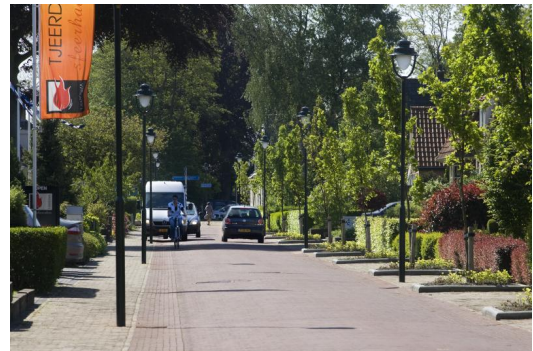
Gemeente

Vanuit het cluster groenvoorzieningen wordt enthousiast gereageerd op het concept: " Shared Space is ouder dan de gemeente zelf (al vanuit het beginne regelden mensen gezamenlijk vraagstukken) ". Bij de groenvoorzieningen is wel al gestart met het gesprek met de bewoners en wordt Shared Space vooral gezien als een procesconcept. Ook op andere beleidsterreinen wordt ingezet op het meer gezamenlijk vorm geven en gebruik van de openbare ruimte.

Smallerland heeft sinds lange tijd de weg ingeslagen om samen met burgers de openbare ruimte vorm te geven in samenwerking met de wijkteams. Wijkteams geven hulp aan de bewoners bij het vertalen van wensen in vormgeving van de openbare ruimte. Er ontstaat daardoor een open planproces, waarbij ook de scherpste in de organisatie toeneemt. Immers zaken worden meer en meer uit handen gegeven.

Een noemenswaardige aanpak, die binnen Shared Space past, is het beschikbaar stellen van buurtbudgetten. Met deze aanpak neemt de gemeente dorpen en buurten serieus en geeft het verantwoordelijkheid terug binnen welke dorpen en wijken hun eigen openbare ruimte vorm kunnen geven.

De afdeling Samenlevingszaken ziet wel kansen voor sport en spelen, maar het gedachtegoed is nog nauwelijks bekend. Dit blijkt illustratief voor de inbedding. In het algemeen lijkt de implementatie van Shared Space samen te hangen met enthousiaste personen die op deze afdelingen en in het bestuur zitten. Binnen deze afdelingen is een verdere nuancering te maken. Op wijkniveau blijkt het bij sommige medewerkers beter tussen de oren te zitten dan bij een aantal beleidsambtenaren. Op alle niveaus dreigt voortdurend een terugval in traditionele werkwijzen en daarom is permanente aandacht voor het concept nodig.



Aanpassingen in de praktijk

Naar aanleiding van de uitgevoerde interviews zijn per doelgroep hieronder de uitkomsten met betrekking tot het aspect inbedding van het concept en daarbij specifiek het onderdeel aanpassingen in de praktijk weergegeven. Benadrukt dient te worden dat hieronder de algemene lijn is weergegeven per doelgroep en dat is geput uit verschillende interviews met verschillende personen, waarbij er door de onderzoekers geen waardeoordeel aan is verbonden.

Gemeente

De gemeente staat open voor vernieuwingen. Aanpassingen van Shared Space ontwerpen moeten mogelijk zijn als er praktische problemen ontstaan. Bij scholen bijvoorbeeld zijn hekjes soms nodig om de toegang voor vandalen te beletten. Smallerland is altijd een voorloper geweest op het terrein van toepassing van Shared Space. Het is ook een belangrijk exportproduct voor de gemeente. Andere gemeenten pakken het nu op. Het is moeilijk in te schatten of Smallerland nog steeds een voorloper is. Het concept lijkt nu meer geïntegreerd en wordt niet meer gezien als een mode, een hype, men doet er gewoon over en het is geen principiële punt van discussie meer.

Vanuit de beheerskant wordt aangegeven dat moet worden doorgedaan met Shared Space. Deze manier van ontwerpen helpt de organisatie om meer integraal te werken. Correcties op de ontwerpen moeten vanuit praktisch oogpunt altijd mogelijk blijven. De uitgangspunten zijn niet heilig. Smallerland is nog steeds een voorloper op Shared Space gebied, hier is ze trots op. Het concept heeft zich bewezen. In de gemeente is het gemeengoed geworden.

Hulpdiensten

De coördinator verkeer van de politie neemt ook deel in de verkeerscommissie. Hij is als eerste betrokken bij het concept van Shared Space, daarna is het voor hem zaak om binnen het politieapparaat het begrip Shared Space te verduidelijken en aanvaardbaar te maken. De politie werkt graag exact via CROW normen, maar intern is het aardig opgelost en is de politie naar de Shared Space praktijk van de gemeente toegegroeid. Anderzijds is de gemeente ook naar de politie toegekomen. Ze bewaken het concept, maar zijn minder puristisch dan in het begin. Borden moeten soms mogelijk zijn. Shared Space moet geen doel op zich zijn, maar is voor de daartoe geëigende locaties prima. Voor de toekomst is het zaak om Shared Space meer te verweven met Duurzaam Veilig en een bepaalde uniformiteit na te streven.

Maatschappelijke organisaties

De vertegenwoordigers van de WMO-adviesraad kunnen weinig zeggen over inbedding in beleid. Er zijn regelmatig gesprekken met de gemeente en dus ook over Shared Space. Dit wordt als positief ervaren. Daarmee is gezegd dat geluisterd wordt en dat aanpassingen soms mogelijk zijn.

Tussenconclusie

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek en de analyse daarvan worden hieronder per deelonderzoeksvraag de belangrijkste conclusies weergegeven.

Deelonderzoeksvraag 1 Deskresearch

Wat is reeds bekend met betrekking tot het beleid van de gemeente Smallingerland aangaande de toepassing en het gebruik van Shared Space?

Uit onderzoek naar beschikbare beleidsdocumenten blijkt in beperkt mate dat Shared Space beleidsmatig of bestuurlijk structureel is ingebed, mede door het uitblijven van een vastgesteld beleid op het gebied van verkeer en vervoer. Wel is uit het onderzoek gebleken dat bestuurders en de ambtelijke organisatie een positieve houding hebben ten aanzien van de toepassing van het concept en deze in de afgelopen jaren ook hebben uitgedragen. De toepassing wordt daardoor inmiddels binnen de gemeente als goede aanpak voor de inrichting van de openbare ruimte gezien en krijgt daarin ook steeds meer navolging door andere gemeenten.

Deelonderzoeksvraag 2 Onderdeel visie bestuur

Is het streven naar een hogere kwaliteit van de openbare ruimte, gecombineerd met het terugbrengen van de regels in die ruimte, onderdeel geworden van de visie van het bestuur in al haar geledingen?

Met het onderzoek is niet vastgesteld dat het terugbrengen van regels in de openbare ruimte onderdeel is geworden van de visie van het gemeentebestuur in al haar geledingen. Wel kan worden vastgesteld dat er sprake is van een integrale visie op de kwaliteit van de openbare ruimte, waarin Shared Space een nadrukkelijke plek heeft. Dit geldt zeker voor de bestuurders. De geïnterviewde geven aan dat zij de indruk hebben dat de verbetering van die kwaliteit het belangrijkste doel is voor de toepassing van Shared Space.

Deelonderzoeksvraag 3 Andere beleidsterreinen

Is er sprake van bestendigheid in het beleid en niet alleen als toepassing op het gebied van de openbare ruimte?

Uit het onderzoek komt naar voren dat de wisseling van portefeuilles binnen het College geen invloed heeft gehad op de visie aangaande Shared Space. Ook binnen de ambtelijke organisatie is sprake van een bestendige visie over de toepassingsmogelijkheden en effecten van Shared Space. De gemeente beantwoordt regelmatig (inter-)nationale verzoeken om informatie en voorlichting over het concept. Het is nog niet zichtbaar dat de toepassing van de uitgangspunten van het concept op grote schaal op andere beleidsterreinen wordt doorgetrokken. Wel wordt het aspect burgerparticipatie, wat ook kan worden gezien als onderdeel van Shared Space, steeds meer structureel toegepast in sectoren als wijkaanpak en groen.

Deelonderzoeksvraag 4 Aanpassingen in de praktijk

In welke mate hebben gevonden voor- en nadelen geleid tot aanpassing in de praktijk?

Aanpassingen aan plannen hebben veelal op detailniveau plaatsgevonden. De gemeente geeft aan dat de fysieke toepassingsvormen door de jaren niet veel veranderd zijn, maar dat met name de proceskant steeds belangrijker is geworden. Bewoners voelen zich over het algemeen door de gemeente serieus genomen indien aanpassingen op de plannen wenselijk worden geacht, hoewel wel kanttekeningen worden geplaatst bij het soms ad hoc-karakter van het doorvoeren van aanpassingen. Er zijn aanpassingen in de praktijk geweest, waarbij soms compromissen zijn gesloten, bijvoorbeeld door het terugplaatsen van borden. Hiervoor wordt echter wel sterk gewaakt en er wordt kritisch mee omgegaan.

CONCLUSIES & AANBEVELINGEN

De conclusies per onderzoeksthema worden in dit hoofdstuk beschreven om zo tot beantwoording van de hoofdonderzoeksvraag te komen. Het hoofdstuk wordt afgesloten met enkele aanbevelingen.

Inleiding

Al 15 jaar werkt de gemeente Smallingerland met het concept Shared Space. Het lijkt dan ook een aanvaard (beleids-)uitgangspunt voor de (her-) inrichting van de openbare ruimte. Echter, voordat het nieuwe Gemeentelijke Verkeer- en VervoersPlan (GVVP) met daarin Shared Space als beleid wordt vastgesteld wil de gemeente Smallingerland ook een onderbouwing van de voor- en nadelen die de Shared Space aanpak Smallingerland heeft opgeleverd. Met dit onderzoek is dan ook getracht een antwoord te geven op de volgende hoofdonderzoeksvraag:

Wat zijn de effecten van 15 jaar Shared Space op de kwaliteit openbare ruimte, betrokkenheid burgers en inbedding van het concept?

Om een antwoord te kunnen geven op deze vraag is deze ingedeeld in een drietal onderzoeksthema's, die ieder een deel van de vraag beantwoorden en gezamenlijk een totaaloverzicht geven. Hieronder staan de uitkomsten per onderzoeksthema weergegeven.

Conclusie Kwaliteit openbare ruimte

Wat zijn de effecten van de toepassing van Shared Space in de openbare ruimte en welke specifieke factoren dragen daaraan bij of doen afbreuk aan de kwaliteit van de openbare ruimte?

Effecten

De toepassing van Shared Space heeft in Smallingerland aantoonbaar bijgedragen aan de verbetering van (de waardering voor) de kwaliteit van de openbare ruimte, waarbij de toepassing op dorpslocaties het meeste effect heeft gehad. Locaties waarin het verleden Shared Space als uitgangspunt voor herinrichting heeft gediend, scoren in vergelijking met traditioneel ingerichte locaties beter op de aspecten algehele waardering verblijfskwaliteit.

Hoewel niet objectief aantoonbaar bestaat de algemene indruk dat de toepassing van Shared Space heeft bijgedragen in het beperken van de verkeersonveiligheid. Deze indruk wordt met name ingegeven door een grotere oplettendheid en een snelheidsreductie die zich voordoen op Shared Space locaties en die in het algemeen tot een afname van het aantal en de ernst van ongevallen leiden. Weggebruikers in Shared Space omgevingen vertonen meer anticiperend verkeersgedrag en er is sprake van meer gehomogeniseerde snelheden tussen autoverkeer en langzaam verkeer.

Met name voor drukke, stedelijke locaties of locaties, waarbij de auto een groot aandeel heeft in de vervoerswijze-verdeling kan nog wel sprake zijn van gevoelens van onveiligheid bij specifieke doelgroepen in het verkeer en een lagere waardering van de locatie als verblijfslocatie.

De toepassing van Shared Space kan bijdragen aan een meer gemeenschappelijk gebruik van de ruimte. Voor de onderzochte locaties wordt dit effect door de gebruikers echter (nog) weinig ervaren.

Factoren die bijdragen of afbreuk doen

Goede indicatoren voor prettige verblijfsruimtes zijn een intensief en gevarieerd gebruik van de ruimte, met name door voetgangers.

Van oudsher betekenisvolle plaatsen (zoals stedelijke centra, een dorpshart, etc.) lenen zich het best voor Shared Space. Deze plekken worden gekenmerkt door een veelheid aan functies en geven aanleiding tot verblijven en ontmoeting.

Bij herinrichtingprojecten met als doel om de verblijfskwaliteit in de meest brede zin van het woord te verbeteren, is de aanwezigheid of het creëren van de volgende randvoorwaarden en functies van belang gebleken:

- De functies wonen, onderwijs en sport & spel;
- Mogelijkheden om te zitten en te spelen dragen bij aan verblijfskwaliteit
- Hoogwaardige bestrating;
- Prettige stedenbouwkundige omstandigheden (bebouwing maat, schaal, vorm en structuur).



Het aanwezig zijn van verkeersdrukke en hoge snelheden maken het creëren van verblijfskwaliteit niet onmogelijk maar vragen wel om extra inzet op voornoemde randvoorwaarden en functies.

Conclusie Betrokkenheid burgers

In hoeverre is er sprake van (blijvende) betrokkenheid van burgers/gebruikers bij de heringerichte openbare ruimte?

Met de dorpsbelangen is een intensieve dialoog tot stand gekomen over de invoering van Shared Space welke met de wijkraden minder heeft plaatsgevonden. Tot een intensieve procesbetrokkenheid heeft dit echter ook in de dorpen niet geleid. Zowel in de wijken als in de dorpen hebben de bewoners in het ontwerpproces niet of alleen bij keuzes op detailniveau inbreng gehad. De historie van Shared Space in Smallerland speelt hierbij ook een rol. Onder invloed

van Hans Monderman is Shared Space ontstaan als inrichtingsconcept en niet zozeer als een procesconcept.

De laatste tijd echter is in Smallingerland een beweging gaande richting het steeds meer betrekken van burgers bij ontwerpen voor de openbare ruimte. Dit is te danken aan de voordelen die binnen en buiten de gemeente aan een uitvoerig en open proces worden toegeschreven: de kennis in de lokale samenleving wordt benut, mensen spreken elkaar meer op gedrag aan, er vindt minder verloedering en vernieling plaats en de oplossingen zijn duurzamer. Ook voor gemeenteambtenaren zijn er voordelen: het draagt bij aan scherpte, werkplezier en legitimatie van het eigen werk.

Een sterk effect is gevonden op het terrein van bewonersinitiatieven. In dorpen en wijken zijn diverse initiatieven ontstaan om na de herinrichting knelpunten in (verkeers-)gedrag aan te pakken. Deze lopen in de dorpen uiteen van aanspreken van automobilisten op gedrag via een website van het naburig dorp, het oplossen van knelpunten voor rolstoelgebruikers, het beter accentueren van lantaarnpalen en het invoeren van eenrichtingsverkeer. Een faciliterende houding van de gemeente, waarbij de verantwoordelijkheid voor het zoeken naar oplossingen zoveel mogelijk in de lokale samenleving wordt teruggelegd, heeft in positieve zin aan deze initiatieven bijgedragen. De wijkraden strijden voor zonerings van parkeren voor auto's en speciale ruimtes voor fietsers en voetgangers, het invoeren van venstertijden en het invoeren van eenrichtingsverkeer. Opvallend is dat de dorpen terughoudender zijn in het streven naar meer regels en succesvoller zijn in hun acties dan de wijkraden.

Vanuit de gemeente geredeneerd, worden vormen van zelfbeheer van openbare ruimte, in de vorm van onderhoud door bewoners, niet wenselijk geacht. Voor het schoonhouden van de openbare ruimte zijn wel vormen van zelfbeheer gevonden. Dorpen zijn op dit terrein doorgaans meer actief dan wijken en maken beter gebruik van de faciliteiten die de gemeente ter beschikking stelt. Het is niet duidelijk of dit specifiek te danken is aan een Shared Space inrichting. Effecten op het terrein van zelfbeheer zijn daarom niet duidelijk aantoonbaar.

De gemeente waakt over de uitgangspunten van het concept Shared Space en is over het algemeen terughoudend met plaatsen van borden, terugbrengen regels en dergelijke en laat dus voldoende ruimte aan de samenleving om de openbare ruimte 'terug te claimen'.

Na een vliegende start is de publieksvoorlichting over Shared Space de laatste tijd weggezakt. Uit de de afgenomen enquête onder passanten op locatie, blijkt dat slechts 28% (enige) kennis heeft van Shared Space. Door de verminderde aandacht voor publieksvoorlichting is het kenniseffect op dit moment dus tamelijk beperkt.

Een sterk effect is gevonden in het gedrag op straat. Mensen gaan zich over het algemeen verantwoordelijker voelen, houden meer rekening met elkaar, ze stemmen af en geven richting aan. Het wordt veel socialer. Ook het gedrag van automobilisten is veranderd, zij voelen zich meer te gast in een verblijfsgebied en passen doorgaans hun snelheid aan.

Op enkele onderzochte locaties zijn sociaal/economische effecten geconstateerd. Door de sterk verbeterde beeldkwaliteit en het indammen van verkeersruimte willen mensen zich op deze plekken ophouden en ontstaat een intensiever en diverser gebruik van de openbare ruimte. Concrete voorbeelden zijn meer sport en spel, meer horeca, meer recreatie en nieuwe sociale activiteiten in het publieke domein. Tussen de dorpen en wijken zijn effectverschillen te constateren. De

inzet om dorpen te enthousiasmeren voor Shared Space heeft zich terugbetaald, want de dorpsbelangen zijn medestanders van de gemeente geworden. Ze dragen het concept uit naar de overige bewoners en verdedigen de principes. Het draagvlak voor Shared Space bij wijkraden is minder groot, hierdoor maken wijkraden zich eerder sterk voor traditionele verkeersoplossingen, als scheiding van verkeersdeelnemers borden en regels

Conclusie Inbedding van het concept

In hoeverre is het concept Shared Space ingebed bij de gemeente Smallingerland?

Het Shared Space concept lijkt binnen de gemeente Smallingerland, zowel binnen de gemeente als maatschappelijk een gangbaar begrip te zijn geworden. Het wordt in het algemeen gedragen en de toepassing verdient in de ogen van de diverse betrokkenen de voorkeur om in de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls te realiseren.

Met het onderzoek is niet vastgesteld dat Shared Space onderdeel is geworden van de visie van het gemeentebestuur in al haar geledingen. Wel kan worden vastgesteld dat er sprake is van een integrale visie op de kwaliteit van de openbare ruimte, waarin Shared Space een nadrukkelijke plek heeft gekregen. Met name de procescomponent wordt in toenemende mate gedragen binnen de sectoren wijkaanpak en groen.

Een terugval naar een meer traditionele aanpak ligt immer op de loer. In veel gevallen is het verleidelijk om standaard inrichtingsnormen te hanteren, dan te zoeken naar unieke creatieve oplossingen. Hoewel kritisch met klachten en wensen van bewoners wordt omgegaan, leidt dat soms tot compromissen op inrichtingsniveau, bijvoorbeeld de terugplaatsing van bebording.

Aanbevelingen

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek worden hieronder een aantal aanbevelingen gegeven voor de toekomstige toepassing van Shared Space binnen de gemeente Smallingerland.

Kwaliteit openbare ruimte

Met de toepassing van de uitgangspunten van Shared Space kan worden gekomen tot een hogere ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit. Voor de inrichting van erftoegangswegen met relatieve lage verkeersintensiteiten in gebieden met een sterke woon- en ontmoetingsfunctie is Shared Space een goed uitgangspunt voor de fysieke inrichting. Van oudsher natuurlijke knooppunten en betekenisvolle plaatsen geven aanleiding tot ontmoeting lenen zich met name goed voor Shared Space. Op locaties met hogere verkeersintensiteiten is de toepassing van de uitgangspunten van Shared Space niet onmogelijk maar dergelijke locaties vragen wel om de nadrukkelijke (potentiële) aanwezigheid en diversiteit van functies en reden tot verblijf en ontmoeting. Een zorgvuldig ontwerp van de openbare ruimte en mogelijkheden om de openbare ruimte aan te wenden voor verblijf of activiteiten spelen een essentiële rol om de ruimte als verblijfsruimte te activeren.

Vanzelfsprekend is de inrichting van de openbare ruimte een cyclus die vele decennia in beslag neemt. Bij de aanleg van nieuwe woongebieden, wijk- en dorpsvernieuwing en herinrichtingprojecten in gebieden met een (potentiële) verblijfsfunctie kan Shared Space blijvend als uitgangspunt voor de fysieke inrichting worden gehanteerd. Op die wijze kan de gemeente een constant streven naar een brede kwaliteit van de openbare ruimte structureel inbedden in beleid en projecten.

Bij de inrichting van de openbare ruimte volgens de uitgangspunten van Shared Space ervaren specifieke doelgroepen gevoelens van onzekerheid of subjectieve onveiligheid, met in het slechtste geval vermijdingsgedrag als gevolg. Dit kan worden voorkomen door nog meer dan voorheen communicatie en educatie over de uitgangspunten en het gebruik van de openbare ruimte structureel onderdeel van beleid en projecten te maken. Hierin kan worden samengewerkt met maatschappelijke organisaties zoals Veilig Verkeer Nederland (VVN).

Betrokkenheid burgers

Door onderzoeksbetrokkenen zijn vele voordelen benoemd van een uitgebreid participatief planproces met de lokale bevolking. Het is daarom raadzaam in de toekomst burgerparticipatie nog meer vorm te geven als onderdeel van toekomstige herinrichtingen. Een aandachtspunt daarbij is het betrekken van senioren in ontwerpprocessen. Door de vergrijzing zal deze groep groter worden. Een oplossing zou kunnen zijn om vertegenwoordigers van de Seniorenadviesraad (SAR) te betrekken. Bij ontwerpen voor de openbare ruimte heeft de SAR bijvoorbeeld mensen in haar gelederen die ontwerpen kunnen toetsen. Zij hebben een achtergrond als werktuigbouwkundige en bouwkundige en zijn in staat de koppeling te maken tussen technische tekeningen en praktische situaties voor senioren.

Uit het onderzoek is gebleken dat een stimulerende en faciliterende rol vanuit de gemeente van invloed blijkt te zijn op de actiebereidheid van bewoners om de eigen leefomgeving schoon te houden. In het licht van de huidige trend van een terugtrekkende gemeente die meer aan burgers zelf wil overlaten, kan hier in de toekomst nog meer op worden ingezet. Bijvoorbeeld door financiële middelen beschikbaar te stellen in ruil voor het zelf legen van prullenbakken door gemeenschappen. De mogelijkheden hiervoor zijn het kansrijkst in dorpen, waar het vanzelfsprekender is om zelf verantwoordelijkheid te dragen voor de eigen leefomgeving.

Na herinrichtingen zijn in samenspraak met bewonersvertegenwoordigers in veel gevallen correcties van het ontwerp aangebracht. Het is raadzaam om in budgetten standaard een bedrag voor dit soort aanpassingen te reserveren.

Cruciaal voor het slagen van Shared Space is aandacht voor voorlichting om zodoende meer draagvlak te creëren in de samenleving. In de communicatie moet onder meer aandacht zijn voor, zelfbewust gedrag, de gevoelde onzekerheid in Shared Space gebieden, de juridische aspecten en uitleg van de gemaakte keuzes bij het ontwerp. Geschikte vormen zijn publicaties in Breeduit, maar ook actieve voorlichting op straat waarbij meer angstige verkeersdeelnemers bij de hand worden genomen en zo vertrouwen kunnen opdoen.

De communicatie tussen gemeente en bewonersvertegenwoordigers verloopt over het algemeen goed. Maar er zijn ook voorbeelden waarbij beide partijen de communicatie verschillend ervaren. Het is aan te bevelen aandacht te besteden aan dit belevingsverschil.

Uit het onderzoek is gebleken dat er verschillen zijn tussen dorpsbelangen en wijkraden op het terrein van organisatievermogen, slagkracht en representativiteit. De gemeente zou wijkraden nog meer kunnen ondersteunen bij deze thema's als hieraan behoefte blijkt.

Inbedding van het concept

Uit het onderzoek is gebleken dat het concept Shared Space voornamelijk bij de afdeling Ontwikkeling wordt ingezet. Het concept zou ook voor andere afdelingen een waardevolle toevoeging kunnen zijn. De aanbeveling is dan ook om het concept enigszins te abstraheren van de pure verkeersfunctie en een plaats geven in een breder beleidsdenken, ook over de huidige afdelingsstructuur heen.

Het concept Shared Space wordt binnen het bestuur, maar ook in de gemeente algemeen omarmd. Het opnemen van Shared Space in het GVVP als uitgangspunt voor de inrichting van de openbare ruimte zal gedragen worden. Echter, verschillende geïnterviewden en geënquêteerden geven aan dat er voor iedere locatie opnieuw onderzocht moet worden of het concept Shared Space daadwerkelijk volledig toegepast moet worden of dat een oplossing met meer traditionele elementen geschikter is.

BIBLIOGRAFIE

- Baillie, B. H. (2008). Shared Space; Reconciling people, places and traffic. *Built Environment* 34-2 , 161-181.
- Baillie, B. H. (2009). *What is Shared Space?* From www.hamilton-baillie.co.uk.
- Brandenburg, J., & Etten, J. (2011). *Vermijdingsgedrag kruising de Kaden – Torenstraat – De Drift*. Afstudeerverslag, NHL Hogeschool.
- Dijkstra, J. (2008). *Gevaarlijke wegen: veilige wegen? Een onderzoek naar de invloed van de inrichting van de openbare ruimte op het gedrag van weggebruikers*. Masterthesis, RijksUniversiteit Groningen.
- Euser, P. (2006). *Het Laweiplein, evaluatie van de herinrichting tot plein met rotonde*. NHL Hogeschool.
- Fietsberaad. (2008). Shared Space en de fietser. *Fietsverkeer* 19 , 10-15.
- Gemeente Smallingerland. (2012). *Een integrale visie op de toekomst van Smallingerland*. Drachten.
- Gemeente Smallingerland. (2008). *Notitie inzake verkeersveiligheid Kruising De Kaden*. Drachten.
- Gemeente Smallingerland. (2007). *Verslag Wmo dagen Smallingerland*.
- Groote, D., & Wiesenberg. (2006). *Voorrangsgedrag in Shared Space*. Afstudeerverslag, Christelijke Hogeschool Windesheim.
- Havik, E. (2012). *Wayfinding and accessibility for visually impaired people. Opportunities and challenges*. Visio & RijksUniversiteit Groningen.
- Hofwegen, M. v. (2012). *De toegankelijkheid van Shared Space voor oudere voetgangers*. Afstudeerverslag, Hogeschool Windesheim & Projectbureau Toegankelijkheid, Utrecht.
- Kenniscentrum Shared Space - NHL Hogeschool. (2011). *Shared Space; Het concept en zijn toepassing*. Leeuwarden.
- NHL Hogeschool. (2006). *The Laweiplein - Evaluation of the reconstruction into a square with roundabout*. Leeuwarden.
- Nota, S. (2012). *Een aantrekkelijk Boornbergum? Uitkomsten enquêteonderzoek herinrichting Boornbergum*.
- Nota, S. (2012). *Uitkomsten RAAK 'Respect in plaats van regels'*. Publicatie, NHL Hogeschool.
- Projectbureau Belvédère. (2006). Shared Space: Een keuze voor mensruimte. *Belvedere Nieuws* 10 (29) , 19-24.
- Provincie Fryslân. (2008). *Shared Space; Final evaluation and Results*. Leeuwarden.
- Provincie Fryslân. (2005). *Shared Space; Ruimte voor iedereen*. Leeuwarden.
- Provincie Fryslân. (2008). *Shared Space; Van project naar proces*. Leeuwarden.
- Shared Space Institute. (2010). *Ontwikkeling evaluatieidraad Shared Space*. Drachten.
- Shared Space Institute. (2009). *Shared Space Institute, naar de menselijke maat*. Drachten.
- Tilma, E. (2010). *Shared Space; Een denk- en werkwijze om de openbare ruimte gezamenlijk in te richten*. Afstudeerscriptie, Rinsumageast.
- Vanderbilt, T. (2010). *Traffic*.
- Wildervanck, C. (2009). *Ouderen en Shared Space*. From www.verkeerskunde.nl.

1.

BIJLAGEN

- Bijlage 1 Theoretisch toetsingskader verblijfskwaliteit
- Bijlage 2 Evaluatieleidraad Shared Space
- Bijlage 3 Interviewvragen Smallingerland
- Bijlage 4 Enquête Smallingerland
- Bijlage 5 Beoordelingsformulier observaties

BIJLAGE 1 THEORETISCH TOETSINGSKADER VERBLIJFSKWALITEIT

Van de diverse locaties in Smallingerland zijn zeer beperkt voormetingen beschikbaar, wat een gemeentebreed vergelijk tussen voor- en nasituaties niet mogelijk maakt. Door echter Shared Space locaties en traditioneel ingerichte locaties, met elkaar te vergelijken en in samenhang met elkaar te onderzoeken kunnen effecten van Shared Space en factoren die bij dragen of afbreuk doen aan de ruimtelijke kwaliteit worden aangewezen.

Om het succes of kwaliteit van een openbare ruimte in beeld te brengen zijn tal van indicatoren en methodieken voorhanden. Veelal wordt daarbij uitgegaan van het succes van een openbare ruimte als verblijfsruimte. Om het succes van ruimtes die specifiek volgens het Shared Space concept zijn ingericht schieten reeds beschikbare methodes op diverse vlakken tekort. Binnen Shared Space is het immers naast een de verblijfskwaliteit van belang dat tevens aspecten als verkeersveiligheid, doorstroming en toegankelijkheid in beeld worden gebracht, daar wordt gezocht naar een integrale kwaliteit van de openbare ruimte. Laatstgenoemden aspecten worden bij beschikbare onderzoeksmethodieken naar verblijfskwaliteit veelal onderbelicht. Om deze reden is op basis van reeds beschikbare modellen een theoretische model opgesteld, wat aansluit bij de doelstellingen en (inrichtings-)uitgangspunten van het Shared Space concept. Op basis van dit theoretisch model kunnen indicatoren worden benoemd die als toetsingskader voor de beoordeling van diverse locaties binnen de gemeente Smallingerland.

Uitgangspunten theoretisch model Shared Space

Shared Space is een inrichtingsconcept, waarbij uit wordt gegaan dat gedrag van mensen kan worden beïnvloed door de inrichting van de omgeving en het samenbrengen van verschillende verkeersdeelnemers. Om tot een meer oplettender en sociaal gedrag in de openbare ruimte te komen worden locaties zodanig ingericht dat deze in de eerste plaats een prettige en aantrekkelijke verblijfsplek zijn. Door in beginsel gebruik te maken van de stedenbouwkundige en landschappelijke context om de ruimte vorm te geven, worden traditionele verkeerskundige oplossingen overbodig. Op deze manier kan tot aantrekkelijkere openbare ruimte worden gekomen, waarin door een grotere eigen verantwoordelijkheid de verkeersveiligheid en doorstroming kan worden gewaarborgd.

Gesteld kan dus worden gesteld dat openbare ruimtes die zijn ingericht volgens het concept Shared Space in de eerste plaats een verblijfsfunctie kennen. Het nut om ergens te verblijven is om op de betreffende locatie een activiteit te ontplooiën die een bepaalde waarde oplevert. Dit beschouwen we als de economisch of utilitaire gebruikswaarde van een openbare ruimte. Anderzijds kan een openbare ruimte een sociale of recreatieve gebruikswaarde hebben, bijvoorbeeld door op een bankje te genieten van de omstandigheden of met een groepje vrienden liggend in het gras een praatje te maken. In de praktijk zal de scheidslijn tussen beide waarden diffuus zijn. Beide waarden kunnen worden beschouwd als de (potentiële) verblijfswaarde van een openbare ruimte.

Naast de primaire reden om op een bepaalde plek te verblijven zijn er diverse factoren die invloed hebben op de mate waarin een ruimte ook daadwerkelijk wordt gebruikt om te verblijven of zich doorheen te begeven. Deze voorwaarden betreffen aantrekkelijke omstandigheden. Afhankelijk van locatie en tijdstip zullen openbare ruimtes voor een deel van de gebruikers een doorgangsruiimte zijn, op weg naar van de ene naar de andere verblijfslocatie. Hoewel de mobiliteitsfunctie bij de inrichting van de openbare ruimte volgens het concept van Shared Space niet voorop staat zal een ruimte wel dusdanig ingericht moeten zijn, dat deze goed toegankelijk en doorwaadbaar is voor de alle gebruikers. Voorts is toegankelijkheid een voorwaarden om de locatie zelf te kunnen bereiken.

Ten slotte zijn de aanwezigheid van mogelijkheden om de (potentiële) verblijfsfunctie te kunnen ontplooiën en het afwezig zijn van hinder en overlast belangrijk voorwaarden voor een prettige verblijfskwaliteit en een daadwerkelijk gebruik van de plek als verblijfslocatie.

Of bovenstaande functies en voorwaarden ook leiden tot een prettige verblijfsruimte is meetbaar aan de hand van de mate waarin en de wijze waarop de ruimte ook daadwerkelijk wordt gebruikt en hoe de ruimte in zijn wordt gewaardeerd door gebruikers. Een totale waardering van de daadwerkelijke verblijfskwaliteit van een locatie kan daarmee worden bepaald door de mate waarin sprake is van een (potentiële) verblijfswaarde, het aanwezig zijn van de voorwaarden om deze gebruikswaarde aan te wenden en het bepalen van het daadwerkelijk succes van de openbare ruimte op basis van het gebruik en de waardering van de ruimte door haar gebruikers.

Bovenbeschreven theoretisch model is vertaald in onderstaand overzicht. Voor de diverse onderdelen zijn operationele indicatoren, die op locatieniveau in beeld kunnen worden gebracht.

De (potentiële) verblijfswaarde/reden tot aanwezigheid			
Economisch/utilitair		Sociaal/recreatief	
Detailhandel Wonen Werken Onderwijs		Ontmoeting Ontspanning Sport & spel Cultuurhistorie Horeca	
Voorwaarden voor gebruik			
Aantrekkelijke omstandigheden	Mogelijkheden aanwending omstandigheden	Toegankelijkheid	Afwezigheid van hinder & overlast
Maat & schaal Vorm & structuur Omliggende bebouwing Inrichting Materialisering Omliggend groen & landschap Gras Bomen Beplanting	Zitmogelijkheden Speelmogelijkheden Bescherming tegen weer en wind	Toegankelijkheid minder-validen Toegankelijkheid blinden & slechtzienden Oversteekmogelijkheden Doorstroming verkeer	Vandalisme & graffiti Achterstallig onderhoud Criminaliteit Hinder van verkeer (geluid en trillingen) Verkeersdrukke Hoge snelheden Onveiligheid

Indicatoren voor succes openbare ruimte		
Mate aanwezigheid gebruik openbare ruimte	Wijze gebruik openbare ruimte	Waardering door gebruikers
Mensen (verblijvend) Voetgangers (passanten) Fietzers Autoverkeer	Diffuus gedrag in de openbare ruimte Gevarieerd gebruik van de openbare ruimte	Totale waardering verblijfskwaliteit Waardering diverse aspecten door gebruikers

De indicatoren zijn enerzijds feitelijk vast te stellen en anderzijds van meer subjectievere aard. De indicatoren worden op de onderzoeksacties derhalve in beeld gebracht door een groep observanten en door het afnemen van enquêtes onder gebruikers van de ruimte. Ten behoeve van de uitvoering van de observaties en het afnemen van de enquêtes onderzoek zijn de diverse operationele indicatoren ingedeeld in de volgende categorieën:

Algehele waardering verblijfskwaliteit

- Totale waardering verblijfskwaliteit observanten

Aanwezigheid functies

- Detailhandel
- Wonen
- Werken
- Onderwijs
- Ontmoeting
- Ontspanning
- Sport & spel
- Cultuur- historie
- Horeca

Voorwaarden voor gebruik

- Zitmogelijkheden
- Speelmogelijkheden
- Bescherming tegen weer en wind
- Toegankelijkheid minder-validen
- Toegankelijkheid blinden & Slechtzienden
- Oversteekvoorzieningen

Beleving inrichting en omgeving

- Maat & schaal
- Vorm & structuur
- Omliggende bebouwing
- Omliggend groen & landschap
- Gras, bomen en beplanting
- Straatmeubilair (inrichting)
- Bestrating (materialisering)
- Onderhoudsniveau
- Afwezigheid vandalisme & graffiti
- Afwezigheid hangjeugd & criminaliteit

Beleving verkeerkundige aspecten

- Doorstroming verkeer
- Onveiligheid
- Verkeersdrukke
- Hinder van verkeer (geluid en trillingen)
- Hoge snelheden

Gebruik

- Voetgangers (verblijvend)
- Voetgangers (passanten)
- Fietzers
- Autoverkeer
- Diffuus gebruik van de openbare ruimte
- Gevarieerd gebruik van de openbare ruimte

Mening gebruikers

Waardering diverse indicatoren door gebruikers zijnde:

- Waardering verblijfskwaliteit
- Toegankelijkheid
- Oversteekmogelijkheden
- Onveiligheid
- Overzichtelijkheid
- Snelheid autoverkeer
- Doorstroming
- Zitmogelijkheden
- Speelmogelijkheden
- Omliggende bebouwing
- Inrichting
- Onderhoudsniveau

BIJLAGE 2 EVALUATIELEIDRAAD SHARED SPACE

Evaluatievragen Shared Space-project

Shared Space is een nieuwe en innovatieve aanpak om openbare ruimtes in te richten, waarbij verkeer, verblijven en alle andere mogelijke functies in die openbare ruimte samen in balans zijn. De provincie Fryslân beschouwt Shared Space als een goed uitgangspunt om verkeersveiligheidsvraagstukken aan te pakken, oplossingen te vinden voor scheidingen binnen een gemeenschap, verkeersopstoppingen concreet aan te pakken en de economische vitaliteit van straten en openbare ruimtes te stimuleren. In de afgelopen jaren zijn in dit kader door de provincie al vele Shared Space-projecten uitgevoerd. De provincie stimuleert ook de verdere implementatie van Shared Space bij Friese gemeenten. Omdat Shared Space een relatief nieuwe benadering voor de inrichting van de openbare ruimte is, is het wenselijk om Shared Space-projecten goed te kunnen evalueren. Een evaluatie van Shared Space projecten is van groot belang om als organisatie te kunnen leren en de ontwikkeling van Shared Space verder te kunnen brengen.

De provincie Fryslân wil gemeenten ondersteunen in de uitvoering en evaluatie van Shared Space-projecten. Samen met het Shared Space Institute heeft de provincie Fryslân in 2009 een evaluatieleidraad ontwikkeld. Deze leidraad moet een handvat bieden voor de evaluatie van zowel de inhoudelijke als de procesmatige aspecten van Shared Space projecten.

Afhankelijk van de aanleiding en de doelstellingen van een project kan een minimum set aan te evalueren aspecten worden aangegeven. Hieronder is per beleidsfase aangegeven welke aspecten van een Shared Space project in het algemeen minimaal zouden moeten kunnen worden geëvalueerd.

Besturen

Heeft het bestuur een integrale visie ruimtelijke kwaliteit (kwaliteit van mensruimten en netwerk van verkeersruimtes, menselijke maat, gedeelde ruimte, risicoperceptie, ontwerpuitgangspunten context, identiteit, duurzaamheid, etc.) ?

Heeft het bestuur een integrale visie ten aanzien van democratische kwaliteit (verantwoordelijkheden van de gemeente en de burger, werkwijze, mate van burgerparticipatie)?

Heeft het bestuur een projectspecifieke bestuurlijke opdracht, doelstellingen en randvoorwaarden benoemd?

Ontwerpen

- Zijn alle benodigde sectoroverschrijdende disciplines betrokken ?
- Is er een vertaling van het begrip participatie in duidelijke werkwijzen en processtappen?
- Heeft een goede ruimtelijke analyse plaatsgevonden ?
- Zijn duidelijke spelregels voor samenwerking tijdens het participatieproces opgesteld ?
- Zijn de problemen, kansen, doelstellingen en toekomstwensen in kaart gebracht ?
- Zijn in gezamenlijkheid ontwerpuitgangspunten en functionele eisen (verkeer, algemene toegankelijkheid, milieu, duurzaamheid) benoemd?
- Heeft een representatieve vertegenwoordiging van belanghebbenden deelgenomen aan het participatieproces?

Uitvoeren

- Is er tijdens de uitvoering gecommuniceerd over de gehanteerde ontwerpuitgangspunten ?
- Is er met specifieke doelgroepen nogmaals en extra gecommuniceerd (scholen, blinden, etc.) ?

Beheren en gebruiken

Evaluatie op de aspecten:

Snelheid *	Snelheidsmetingen
Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheidsanalyse op basis van objectieve data
Intensiteiten *	Verkeersstellingen
Mate van gezamenlijk ruimtegebruik *	Observatie / enquête
Beleving en waardering openbare ruimte *	Observatie / klachten/ enquête / Wegbelevingsonderzoek

- Wordt tijdens de beheersfase vastgehouden aan de geformuleerde ontwerpuitgangspunten?
- Wordt voldoende blijvend extern gecommuniceerd over de gehanteerde ontwerpuitgangspunten?
- Geeft het project en de uitkomsten van evaluatie input voor volgende projecten en beleid?
- Wat zijn achteraf de leermomenten en de leerpunten/ best practice als input voor de volgende keer?

** Voor deze aspecten geldt dat voorafgaande aan de uitvoering van een project nulmetingen dienen te worden uitgevoerd om uitspraken te kunnen doen over de effecten.*

BIJLAGE 3 INTERVIEWVRAGEN SMALLINGERLAND

Interviewvragen gestructureerd interview

De interviews met de verschillende doelgroepen van de gemeente Smallingerland zijn uitgevoerd aan de hand van een gestructureerde lijst met interviewvragen. Uitgangspunt was alle vragen aan alle partijen te stellen, behalve wanneer zij geheel niet van toepassing waren. Door deze methodiek zijn de meningen van de verschillende partijen op dezelfde wijze in beeld gebracht en kunnen zij gemakkelijk met elkaar vergeleken worden om zo een totaalbeeld te verkrijgen.

Interviewvragen Smallingerland

Voorstellen interviewers en aangeven achtergrond onderzoek
FUNTIE & BETROKKENHEID
Wat is uw functie en hoe bent u betrokken bij de ontwikkeling van de openbare ruimte?
VEILIGHEID
Hoe heeft het veiligheidsgevoel zich ontwikkeld?
Hoe is de ontwikkeling van de objectieve verkeersveiligheid?
TOEGANKELIJKHEID
Hoe toegankelijk is de openbare ruimte voor resp. blinden en slechtzienden, ouderen, kleine kinderen, minder validen?
Hoe hebben de bereikbaarheid en doorstroming zich ontwikkeld?
KWALITEIT OPENBARE RUIMTE
Hoe heeft de beeldkwaliteit van de openbare ruimte zich ontwikkeld?
Hoe heeft de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte zich ontwikkeld?
Hoe heeft het gebruik van de openbare ruimte zich ontwikkeld?

BESTUURSCULTUUR
Wat was de voornaamste reden om voor de op Shared Space gerichte inrichting te kiezen?
Was daar (externe) inspiratie voor, of bleek dat uit eigen beleidsvoornemens?
Waren er ook voorbeelden die dienden voor deze keuze?
Hebben gevonden voor- en nadelen geleid tot aanpassing van voornemens en beleid?
Wordt in uw ogen Smallingerland nu ook gezien als een voorloper op dit terrein?
De belangstelling voor Shared Space is nog steeds groot, heeft dat ook invloed op het beeld van de gemeente Smallingerland?
BETROKKENHEID BURGERS
Welke inbreng hebben bewoners/gebruikers tijdens ontwerpprocessen?
In hoeverre wordt tijdens ontwerpprocessen (vertegenwoordigers van) kwetsbare verkeersdeelnemers betrokken?
Hoe zijn ontwerpprocessen in de loop van de tijd veranderd?
Hoe is de voorlichting/communicatie over gehanteerde uitgangspunten ?
Is er sprake van ander sociaal gedrag op straat?
In hoeverre worden afspraken gemaakt over beheer met bewoners?
Zijn er vormen van zelfbeheer door burgers ontstaan?
Wordt in de beheersfase vastgehouden aan ontwerpuitgangspunten of zijn borden, regels e.d. teruggekomen?
Is er sprake geweest van bewoners/gebruikers initiatieven in de openbare ruimte?
Hoe faciliteert de gemeente bewonersinitiatieven?
Zijn er bij bovenstaande vragen verschillen tussen dorps- en stedelijk gebied?
TOT SLOT
Moet Smallingerland op de ingeslagen weg door gaan?
Wat zijn de belangrijkste argumenten voor het antwoord op bovenstaande vraag?
Zijn er nog zaken die nog niet aan de orde zijn gekomen, maar u wel van belang acht voor dit onderzoek?

BIJLAGE 4 ENQUÊTE SMALLINGERLAND

Goedendag,

De NHL Hogeschool voert in opdracht van de gemeente Smallingerland een onderzoek uit naar de inrichting van dit gebied. Mogen wij u in dit verband enkele vragen stellen? Deelname aan deze enquête is anoniem en duurt een paar minuten.

1. Wilt u aangeven wat voor u van toepassing is?

- Ik woon in dit gebied (ga door naar vraag 3)
- Ik ben werkzaam in dit gebied (ga door naar vraag 3)
- Ik ben bezoeker van dit gebied
- Ik ben passant in dit gebied

2. Wat is de reden van uw aanwezigheid op deze locatie?

- Een bezoek aan familie of bekende
- Winkelen of boodschappen
- Recreatie of sport
- Voor het werk of voor onderwijsdoeleinden

3. Vindt u het prettig om hier enige tijd te verblijven?

- Prettig
- Enigzins prettig
- Neutraal
- Enigzins onprettig
- Onprettig

4. Kunt u 2 dingen benoemen die u prettig vind aan deze plek?

a.

b.

5. Kunt u 2 dingen benoemen die u onprettig vind aan deze plek?

a.

b.

6. Hoe waardeert u de volgende zaken op deze locatie?

	Positief	Enigzins positief	Neutraal	Enigzins negatief	Negatief
Toegankelijkheid van de ruimte	0	0	0	0	0
Mogelijkheden om veilig over te steken	0	0	0	0	0
Verkeersveiligheid	0	0	0	0	0
Overzichtelijkheid van de situatie	0	0	0	0	0
Snelheid van het autoverkeer	0	0	0	0	0
Doorstroming van verkeer	0	0	0	0	0

7. Hoe waardeert u de volgende zaken op deze locatie?

	Positief	Enigzins positief	Neutraal	Enigzins negatief	Negatief
Mogelijkheden om te zitten	0	0	0	0	0
Mogelijkheden om te spelen en recreëren	0	0	0	0	0
Aanblik op de omliggende bebouwing	0	0	0	0	0
Aanblik op het omliggende landschap of groen	0	0	0	0	0
Inrichting van het gebied (bestrating, straatmeubilair)	0	0	0	0	0
Het onderhoudsniveau	0	0	0	0	0

8. Ervaart u op deze plek hinder en zoja, waarvan?

- Nee
- Ja, door onveiligheid van het verkeer
- Ja, door geluidsoverlast door verkeer
- Ja, door trillingsoverlast door verkeer
- Ja, door de aanwezigheid van hangjeugd, vandalisme of criminaliteit
- Ja, van andere omstandigheden, bijvoorbeeld het weer of stank

9. **Bent u op een of andere wijze betrokken (geweest) bij initiatieven of planvorming voor de inrichting van dit gebied?**
- Nee (ga door naar vraag 11)
 - Ja
10. **Op welke manier bent u hierbij betrokken (geweest)?**
- Ik zit/zat in een werkgroep/commissie
 - Ik ben betrokken via plaatselijk belang/wijkraad/oid
 - Ik ben aanwezig geweest op bij een informatieavond
 - Ik ben geïnformeerd via nieuwsbrieven of huis-aan-huis-bladen
 - Ik ben op een andere manier betrokken geweest, namelijk.....
11. **Zou u meer betrokken willen zijn bij plannen of initiatieven voor de inrichting van dit gebied?**
- Nee (ga door naar vraag 13)
 - Ja
12. **Op welke manier zou u meer betrokken willen zijn bij plannen of initiatieven voor de openbare ruimte?**
- Zitting nemen in een werkgroep/commissie
 - Betrokken worden via plaatselijk belang/wijkraad/oid
 - Uitgenodigd worden voor informatieavonden
 - Geïnformeerd worden via nieuwsbrieven of huis-aan-huis-bladen
 - Op een andere manier, namelijk.....
13. **Heeft u wel eens gehoord van Shared Space en weet u wat dat inhoudt?**
- Nee (ga door naar einde van de enquête)
 - Ja, namelijk.....
.....(steekwoorden noteren)
14. **De gemeente Smalingerland is voornemens om de komende jaren meer gebieden in te richten volgens het Shared Space concept; Wat vindt u van deze ontwikkeling?**

Positief	Enigzins positief	Neutraal	Enigzins negatief	Negatief
0	0	0	0	0

Hartelijk dank voor uw medewerking aan deze enquête!

BIJLAGE 5 BEOORDELINGSFORMULIER OBSERVATIES

Locatieonderzoek Smallingerland

29 maart 2013

- Neem voorafgaande aan het invullen van het formulier de locatie goed in je op.
- Vul het formulier *individueel* in.
- Bij vragen kun je terecht bij de leiding.
- Vul op elk formulier de beoordeeld locatie duidelijk in.

Locatie:.....

Aanwezigheid functies	Sterk aanwezig	Enigzins aanwezig	Nauwelijks aanwezig	Afwezig
Detailhandel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wonen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Horeca	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Onderwijs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere economische activiteiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cultuur (museum, theater)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Water (vaart, fontein)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cultuurhistorische bebouwing of elementen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sport, spel & ontspanning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Voorwaarden voor gebruik

	Sterk aanwezig	Enigzins aanwezig	Nauwelijks aanwezig	Afwezig
Mogelijkheden om te zitten	0	0	0	0
Mogelijkheden om te spelen	0	0	0	0
Voorzieningen voor blinden en slechtzienden	0	0	0	0
Voorzieningen voor rolstoelgebruikers	0	0	0	0
Oversteekvoorzieningen voor voetgangers	0	0	0	0
Bescherming tegen zon, regen en wind	0	0	0	0

Beleving inrichting

	Positief	Enigzins positief	Neutraal	Enigzins negatief	Negatief
Waardering maat & schaal openbare ruimte	0	0	0	0	0
Waardering vorm en structuur openbare ruimte	0	0	0	0	0
Kwaliteit omliggende bebouwing	0	0	0	0	0
Kwaliteit omliggende groen en landschap	0	0	0	0	0
Bomen, gras en beplanting in de ruimte	0	0	0	0	0
Inrichtingelementen in het gebied (straatmeubilair)	0	0	0	0	0
Kwaliteit bestratingsmaterialen	0	0	0	0	0
Onderhoudsniveau	0	0	0	0	0
Afwezigheid van vandalisme en graffiti	0	0	0	0	0
Afwezigheid criminaliteit en hangjeugd	0	0	0	0	0

Beleving verkeer

	Positief	Enigzins positief	Neutraal	Enigzins negatief	Negatief
Doorstroming verkeer	0	0	0	0	0
Verkeersveiligheid	0	0	0	0	0
Afwezigheid verkeersdrukke	0	0	0	0	0
Afwezigheid geluidsoverlast verkeer	0	0	0	0	0
Afwezigheid trillingsoverlast verkeer	0	0	0	0	0
Lage snelheden autoverkeer	0	0	0	0	0

Gebruik

	Sterk aanwezig	Enigzins aanwezig	Nauwelijks aanwezig	Afwezig
Mensen (verblijvend in de ruimte)	0	0	0	0
Voetgangers (passanten)	0	0	0	0
Fietsers	0	0	0	0
Autoverkeer	0	0	0	0
Diffuus ⁱ gebruik openbare ruimte	0	0	0	0
Gevarieerd ⁱⁱ gebruik openbare ruimte	0	0	0	0

Welk cijfer geef je de verblijfskwaliteit van dit gebied als geheel?

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

ⁱ Mate waarin sprake is van een gespreid en verspreid gebruik van de openbare ruimte
ⁱⁱ Mate waarin sprake is van verschillende soorten gebruik en functies in de openbare ruimte