



Rijksuniversiteit Groningen

Is de implementatie van Shared Space evidence-based?

Het belang van evidence-based implementatie van Shared Space in Nederland gezien vanuit verschillende overheden







Colofon

Titel	Is de implementatie van Shared Space evidence-based?
Subtitel	Het belang van evidence-based implementatie van Shared Space in Nederland gezien vanuit verschillende overheden
Master	Master Sociale Planologie Rijksuniversiteit Groningen Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen Landleven 1 9747 AD Groningen www.rug.nl/frw
Auteur	Joachim Wiegman s3035271
Supervisor	F. Niekerk f.niekerk@rug.nl
Datum	10 oktober 2017





Voorwoord

Vanuit de studie Vastgoed & Makelaardij van de Hanzehogeschool ben ik via de pre-master toegelaten tot de master Sociale Planologie. In september 2016 ben ik met volle moed begonnen aan deze reis met als doel de master het einde van het jaar met succes te hebben afgerond. Na hard werken gedurende het hele studiejaar is dit mijn laatste puzzelstuk wat ik moet plaatsen voordat ik richting het werkende leven ga. In februari 2017 was het onderzoeksvoorstel goedgekeurd en kon ik beginnen met schrijven van de scriptie. Ik kijk met een goed gevoel en trots terug op mijn tijd tijdens mijn master en tijdens het uitvoeren van deze masterscriptie. Shared Space was voor mij voordat ik begon al een fenomeen waar ik meer over te weten wilde komen. Het feit dat iedereen zonder regels en maatregelen rekening met elkaar kan houden is iets wat mij fascineerde. Dit is dan ook één van de aanleidingen waarom ik een masterscriptie over Shared Space ben gaan schrijven. Door de goede begeleiding en ondersteuning van mijn supervisor Femke Niekerk zijn wij tot een gedegen onderwerp voor mijn onderzoek gekomen. Ik wil Femke Niekerk dan ook heel graag bedanken voor de goede begeleiding en feedback tijdens de gehele periode en bedanken voor de tijd die ze er in heeft gestopt.

Naast Femke Niekerk wil ik ook graag alle geïnterviewde personen van de verschillende casussen bedanken voor hun kennis en tijd. Het gaat dan om Willem Schwertmann, Arne Dijk, Sander de Schiffart, Jeannette Stockmann, Sjoerd Nota, Sander Bosma, Hank Houtman en Evert Schiphorst. Zonder u was ik niet tot dit gewenste resultaat gekomen. Als laatste wil ik mijn familie, vriendin en vrienden bedanken voor de steun gedurende dit proces.

Ik wens u veel plezier met het lezen van deze scriptie en mocht u verder nog vragen hebben, dan kunt u die stellen via j.wiegman.1@student.rug.nl.

Groningen, 10 oktober 2017

Joachim Wiegman





Samenvatting

Shared Space is een concept dat tot op heden nog veel onduidelijkheid met zich mee brengt. Vooral het feit of het daadwerkelijk werkt of niet. Niet iedereen is er even van overtuigd of Shared Space werkt en voordelen heeft. Dit was ook één van de aanleidingen van het schrijven van deze thesis. Hierbij kwam de vraag of Shared Space beleid gebaseerd wordt op wetenschappelijk onderzoek of niet. Met andere woorden of er gebruik wordt gemaakt van evidence-based beleid bij de implementatie van Shared Space. Dit heeft de hoofdvraag van dit onderzoek gevormd, namelijk:

“In hoeverre is het van belang dat de implementatie van Shared Space evidence-based is in Nederland gezien vanuit verschillende overheden?”

Tijdens dit onderzoek stond bovenstaande hoofdvraag centraal en is geprobeerd met drie onderzoeksvragen de hoofdvraag te beantwoorden. Het gaat om de volgende drie onderzoeksvragen:

1. Wat betekent een evidence-based implementatie van Shared Space?
2. Hoe wordt Shared Space beleid geïmplementeerd in Nederland?
3. Is evidence-based Shared Space beleid belangrijk in Nederland gezien vanuit verschillende overheden?

Om antwoord te geven op de onderzoeksvragen en tot een conclusie te komen op de hoofdvraag, is er gebruik gemaakt van verschillende onderzoeksmethoden. Ten eerste is er een literatuuronderzoek gedaan waarbij de eerste onderzoeksvraag centraal stond. Verder is er een kwalitatief onderzoek uitgevoerd om de tweede en derde onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden. Voordat dit kwalitatief onderzoek heeft plaatsgevonden zijn er eerst casussen met recente projecten geselecteerd. Deze casussen zijn aan de hand van een aantal selectiecriteria gekozen. Haren met de Rijksstraatweg, Drachten met de Kaden, Haarlem met de Gedempte Oude Gracht en Arnhem met de Steenstraat waren geselecteerd. Er zijn interviews afgenomen bij de verschillende overheden die betrekking hadden op de casussen en daarnaast is er een beleidsdocumentenanalyse uitgevoerd. Via semigestructureerde interviews zijn de interviews afgenomen en naderhand getranscribeerd om zo gemakkelijk de resultaten te kunnen verzamelen en te onderzoeken.

Vanuit het literatuuronderzoek is er een conceptueel model gevormd. Dit conceptueel model maakte duidelijk dat de evidence-based implementatie van Shared Space gebaseerd wordt op relatie tussen informatie, kennis, professionele expertises, eerder bewijs uit onderzoeken en praktijk ervaringen. Of evidence-based Shared Space beleid op deze manier wordt uitgevoerd, werd nog onvoldoende duidelijk vanuit het literatuuronderzoek in deze scriptie. Met het kwalitatieve onderzoek is er wel duidelijkheid ontstaan hoe binnen de casussen Shared Space beleid werd geïmplementeerd. Bezien vanuit de variabelen van het model bleek dat geen één casus evidence-based geïmplementeerd Shared Space beleid had. Bij elke casus ontbrak het wetenschappelijk onderzoek gedeelte uit het conceptueel model. Wel zijn de ander elementen, professionele expertise en praktijkervaringen, bij elke casus gebruikt. Tijdens het kwalitatief onderzoek is ook het belang van evidence-based Shared Space beleid aangehaald. Verschillende geïnterviewden gaven aan dat het van belang kan zijn, omdat het helpt discussies te onderbouwen, aan kan tonen dat het werkt en draagvlak kan creëren. Toch werd er ook een kanttekening gezet bij het belang van evidence-based beleid. Verschillende geïnterviewden gaven aan dat niet elke situatie of project gelijk is waardoor het lastig wordt om



wetenschappelijk onderzoek te koppelen aan desbetreffende situatie. De casussen laten zien dat er wel degelijk belang is bij extra wetenschappelijk onderzoek omdat het altijd helpt bij het onderbouwen en creëren van draagvlak. Hierdoor kan er gesteld worden dat het belang in zekere mate aanwezig is, alleen door de tegenstrijdigheid dit ook uit de resultaten naar voren is gekomen, is het lastig om een officieel en éénduidig antwoord te geven op de hoofdvraag.

Tot slot zijn er een aantal aanbevelingen gedaan voor onder andere vervolgonderzoeken. Ten eerste is een optie voor een vervolgonderzoek om de praktijkervaringen van Shared Space beter in kaart te brengen. Volgens de geïnterviewden wordt er veel waarde gehecht aan praktijkervaringen van bestaande Shared Space projecten tijdens het opzetten van nieuwe Shared Space projecten. Een tweede optie voor vervolgonderzoek is het in kaart brengen of Shared Space wel of niet werkt op verschillende locaties. De derde aanbeveling kwam van het Kenniscentrum Shared Space. Het zou goed zijn als de kennis die bij mensen tussen de oren zit en die werkzaam zijn of waren bij verschillende Shared Space projecten, beter benut zouden worden. Uit dit onderzoek bleek namelijk dat kennis van professionals graag gebruikt wordt voor het vervaardigen van kennis voor nieuwe projecten bij andere gemeenten. Ten slotte kan het Kenniscentrum een belangrijke rol spelen als schakel tussen de wetenschappelijke onderzoekers en de beleidsmakers van gemeenten. Op dit moment is de rol van het Kenniscentrum op dit gebied zwak, terwijl het Kenniscentrum aangeeft dat het lezen van wetenschappelijk onderzoeken niet de primaire taak is van gemeenten. Door de rol van het Kenniscentrum te versterken kunnen ze een belangrijke bijdrage leveren aan het vergroten van evidence-based beleid met betrekking tot Shared Space in Nederland.



Inhoudsopgave

Voorwoord	5
Samenvatting.....	7
1. Introductie.....	11
1.1 Aanleiding en relevantie.....	11
1.2 Onderzoeksvragen en doelstelling	12
1.3 Onderzoeksaanpak.....	12
1.4 Leeswijzer	12
2. Evidence-based beleid.....	13
2.1 Wat is evidence-based beleid?.....	13
2.2 Problemen en risico's bij evidence-based beleid	15
2.3 Verschillende benaderingen en toepassing	16
2.4 Wat is Shared Space?	17
2.4.1 Shared Space in Nederland	20
2.5 Hoe succesvol is Shared Space?	22
2.6 Conceptueel model	23
3. Methodologie	25
3.1 Onderzoeksmethoden.....	25
3.1.1 Wetenschappelijk literatuuronderzoek.....	25
3.1.2 Interviews	25
3.1.3 Beleidsdocumentenanalyse.....	27
3.2 Interviewguide.....	28
3.3 Betrouwbaarheid.....	28
3.4 Shared Space projecten.....	29
3.4.1 Rijkstraatweg Haren.....	29
3.4.2 De Kaden Drachten.....	30
3.4.3 Gedempte Oude Gracht Haarlem (Het Verwulft)	31
3.4.4 Steenstraat Arnhem	33
4. Resultaten.....	35
4.1 Haren	35
4.2 Drachten	37
4.3 Haarlem	39
4.4 Arnhem.....	41
5. Analyse	43



6. Conclusies, discussie en aanbevelingen	46
6.1 Conclusie	46
6.2 Discussie	47
6.3 Aanbevelingen.....	48
Bibliografie	50

1. Introductie

1.1 Aanleiding en relevantie

“Ongelooflijk, maar er gaat niks mis in Shared Space” luidt de titel van een artikel geschreven door Kruyswijk (2016). Ook “Het was gedoemd te mislukken” wordt geschreven in het zelfde artikel, maar het Shared Space gedeelte achter het station in Amsterdam blijkt een succes te zijn zonder ernstige ongelukken op een enkel na. Zoals het artikel ook aangeeft, is niet iedereen vooraf overtuigd dat Shared Space werkt en voordelen heeft. Deze twijfel is dan ook de aanleiding van het schrijven van deze masterthesis. Het kan voor mensen vooraf onduidelijk zijn waarom Shared Space wordt ingevoerd op bepaalde plekken, zoals de drukke plekken achter het station in Amsterdam. Daarnaast is het ook de vraag of Shared Space dan wel werkt. Zorgt Shared Space voor minder ongelukken in het verkeer? Daarnaast komt de vraag of bij beleidsimplementaties van Shared Space, Shared Space gebaseerd wordt op wetenschappelijk onderzoek naar voren. Het beleid bewijzen en baseren op wetenschappelijk onderzoek wordt ook wel evidence-based beleid genoemd (Bax et al, 2010). Daarnaast is bij evidence-based beleid informatie en kennis van professionals en praktijkervaringen van belang volgens Krizek et al (2009). Welke mogelijkheden hebben lokale overheden met betrekking tot het gebruik van evidence-based beleid, waarom zouden overheden evidence-based beleid gebruiken en is het palet wat betreft evidence en interaction-based beleid eventueel groter? Hiermee wordt bedoeld of er ook nog andere vormen van implementaties zijn naast evidence en interaction-based beleid. In het artikel van Bax et al (2009) worden deze twee benaderingen tegenover elkaar gelegd met als context het beleid in verkeersveiligheid. Wordt het beleid gebaseerd op basis van bewijs wat meetbaar en onderzocht is, of wordt het juist gebaseerd op interactie en onderhandelingsprocessen tussen verschillende actoren. Vooral of beleid evidence-based is, is wetenschappelijk relevant voor dit onderzoek en roept een theoretisch debat op. Zo geeft Krizek et al (2009) in haar artikel aan dat het ook lastig kan zijn voor planners om bewijs beschikbaar te maken voor lokale gemeenschappen en het in standaard planningstaken in te passen. Deze benaderingen worden in het theoretisch kader verder uitgezocht en behandeld, niet alleen gefocust op Shared Space (Karndacharuk et al, 2014 & Rafferty, 2012) of planning onderwerpen, maar ook bijvoorbeeld in het kader van de gezondheidszorg (Hewison, 2008).

De maatschappelijke relevantie van deze thesis is het achterhalen of het invoeren van Shared Space evidence-based beleid is. Met andere woorden: Wordt er gebruik gemaakt van wetenschappelijke onderbouwingen met betrekking tot Shared Space en laat het daarmee zien dat dit beleid op die manier een positieve werking heeft op de omgeving. Tot op heden is er geen onderzoek gedaan op het gebied van evidence-based beleid in verhouding tot de implementatie van Shared Space. Dat is de reden dat dit onderzoek relevant is voor de maatschappij en voor de wetenschap. Ook omdat er volgens Hammond & Musselwhite (2013) er een discussie blijft ontstaan of Shared Space wel of niet werkt en Moody en Melia (2014) geven aan dat over het algemeen bewijs vanuit wetenschappelijk onderzoek met betrekking tot Shared Space nauwelijks aanwezig is. Het gaat dan met name om het beperkte aantal onderzoeken met betrekking op voetgangersgedrag en houding in Shared Space gebieden.

1.2 Onderzoeksvragen en doelstelling

De discussie over 'evidence-based' leidt tot de volgende hoofdvraag:

“In hoeverre is het van belang dat de implementatie van Shared Space evidence-based is in Nederland gezien vanuit verschillende overheden?”

Het uiteindelijke doel van dit onderzoek is om te achterhalen of Shared Space in de maatschappij werkt op basis van evidence-based beleid en daarnaast om bloot te leggen of evidence-based beleid gebruikt wordt en wat het toevoegt tijdens het implementeren van het beleid.

Om de hoofdvraag te kunnen onderzoeken en te beantwoorden wordt er gebruikt gemaakt van verschillende onderzoeksvragen. Deze onderzoeksvragen luiden als volgt:

1. Wat betekent een evidence-based implementatie van Shared Space?
2. Hoe wordt Shared Space beleid geïmplementeerd in Nederland?
3. Is evidence-based Shared Space beleid belangrijk in Nederland gezien vanuit verschillende overheden?

1.3 Onderzoeksaanpak

Aan de hand van deze onderzoeksvragen wordt er gezocht naar een antwoord op de hoofdvraag. De onderzoeksvragen worden beantwoord door verschillende onderzoeksmethoden te gebruiken. Er wordt gebruik gemaakt van deskresearch, oftewel literatuuronderzoek. Daarnaast is er sprake van kwalitatief onderzoek door het houden van interviews en beleidsdocumentenanalyse uit te voeren. De eerste onderzoeksvraag wordt door middel van een literatuuronderzoek behandeld en uitgewerkt in het theoretisch kader van dit onderzoek. In de methodologie wordt verder ingegaan op hoe de casussen zijn geselecteerd die tijdens dit onderzoek worden gebruikt. Onderzoeksvragen 2 en 3 worden aan de hand van interviews en beleidsdocumentenanalyse onderzocht en beantwoord. De antwoorden op deze onderzoeksvragen komen naar voren in de analyse.

1.4 Leeswijzer

In deze scriptie wordt in hoofdstuk 2 het literatuuronderzoek weergegeven. Allereerst wordt er ingegaan op wat evidence-based beleid is, om vervolgens een beeld te schetsen van wat Shared Space inhoudt en wat de link op dit moment is met evidence-based beleid. In hoofdstuk 3 wordt ten eerste de methodologie van deze scriptie getoond. Daarna worden de vier geselecteerde casussen beschreven. Er wordt een weergave van de resultaten van de interviews en de beleidsdocumentenanalyse gegeven in hoofdstuk 4. Dit hoofdstuk wordt gevolgd door een analyse van deze resultaten in hoofdstuk 5. Tot slot volgt er in hoofdstuk 6 de conclusie, discussie en aanbevelingen. De scriptie sluit af met de bibliografie. De bijlagen waar de codeboeken, interviewgids en transcripten terug te vinden zijn, kunnen worden opgevraagd.

2. Evidence-based beleid

Shared Space is een beleidsconcept in stedelijk en transport beleid van onder andere gemeenten. Het wordt steeds meer als favoriet beschouwd voor het herinrichten van verkeerssituaties (Imrie, 2012). In dit theoretisch kader wordt de focus gelegd op het belang van evidence-based beleid in algemene zin en in het kader van de implementatie van Shared Space. Met 'in algemene zin' wordt bedoeld dat er niet alleen gekeken wordt naar Shared Space beleid, maar ook naar evidence-based beleid in bijvoorbeeld de gezondheidszorg. Een aantal deelvragen wordt in dit theoretisch kader door middel van een literatuuronderzoek beantwoord. Deze deelvragen helpen een antwoord te geven op de onderzoeksvraag: "Wat betekent een evidence-based implementatie van Shared Space?". Bij deze deelvraag komen de volgende vragen naar boven: Wat is evidence-based beleid?; Wanneer wordt evidence-based beleid toegepast?; Wat zijn de voor en nadelen bij het gebruiken van evidence-based beleid?; Wat zijn de andere mogelijkheden om beleid implementatie te onderbouwen? Nadat evidence-based beleid is onderzocht, wordt er gekeken wat Shared Space daadwerkelijk is en in hoeverre Shared Space beleid evidence-based is. In het conceptueel model, weergegeven in de laatste paragraaf, komen de variabelen bij elkaar die betrekking hebben op Shared Space en evidence-based beleid die aangegeven waar het onderzoek zich op richt.

2.1 Wat is evidence-based beleid?

In het artikel van Bax et al (2009) worden twee benaderingen tegenover elkaar gezet met als context het beleid in verkeersveiligheid. Het gaat hier dan om evidence-based beleid en interaction-based beleid. Het evidence-based beleid wordt gezien als een wetenschappelijke en intellectuele activiteit. Het interaction-based beleid daarentegen komt naar voren als een coördinatie proces tussen afhankelijke actoren. Volgens het artikel zit het verschil met evidence-based in dat interaction-based de nadruk legt op interactie en onderhandelingsprocessen tussen een variatie aan stakeholders. Bax et al (2009) geeft aan dat evidence-based beleid een zeer geschikte implementatievorm voor beleid lijkt, want als het beleid is gebaseerd op wetenschappelijk bewijs, lijkt het natuurlijk en gerechtvaardigd dat dit beleid volledig moet worden uitgevoerd. Volgens Bax et al (2009) kan er niet worden aangegeven dat het ene, evidence-based of interaction-based, beter is dan het andere, maar wel dat er in sommige situaties aangenomen kan worden dat evidence-based beleid beter past dan bijvoorbeeld interaction-based beleid. Voor evidence-based beleid is een context van verticale integratie nodig. Dit betekent dat het beleidsprogramma wordt gecoördineerd vanuit één beleidsperspectief en dat het beleidsorgaan beschikt over de middelen om de organen die het uitvoeren te beïnvloeden. Interaction-based beleid wordt gerealiseerd in een omgeving waarin uit verschillende hoeken argumentatie vandaan komt en waarin de middelen van een beleidsorgaan, met betrekking tot beïnvloeden van de organen die het uitvoeren, beperkt is. Er kan hier een link gelegd worden met twee varianten in planning namelijk technisch-rationele planning en communicatieve planning. Technisch-rationele planning is te vergelijken met evidence-based omdat dit ook heel erg verticaal benaderd wordt, doelgericht is en gebaseerd is op feiten. Dit terwijl communicatieve planning het tegenovergestelde is en juist gebaseerd is op interactie en meningen. Communicatieve planning heeft hierdoor meer gelijkenissen met interaction-based beleid (Allmendinger, 2002).

In het kader van de gezondheidszorg ligt het iets anders. Hewison (2008) legt in het artikel uit dat alle gezondheidszorg interventies gebaseerd moeten worden op het beste beschikbare bewijs. Daarnaast geeft Hewison (2008) het volgende weer als definitie voor evidence-based beleid:



“Evidence-based approaches in health can be described as health policy and health care delivery driven by systematically collected proof of the effects of health-related interventions from the health and social sciences”(Hewison, 2008, p. 290).

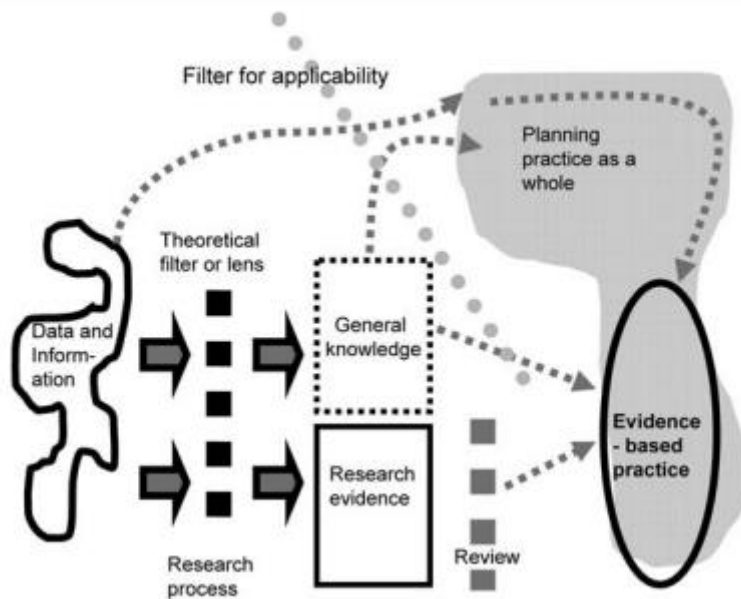
Volgens Hewison (2008) zal het opmerkelijk en voordelig zijn als verpleegkundigen meer actief deelnemen aan het ontwikkelen van beleid. Zo kunnen verpleegkundigen een grotere bijdrage leveren in het beleid dat zowel voordelen heeft voor de verpleegkunde en als het leven van de patiënten waar zij verantwoordelijk voor zijn. Hewison (2008) geeft in de conclusie aan dat er onvoldoende aandacht is voor de verpleegkundigen in het maken van beleid. Het gevolg is dat de gezondheidszorg hierdoor niet van hoge kwaliteit is. Ook is er onvoldoende bewijs dat verpleegkundigen een actieve rol spelen in het maken van beleid.

Krizek et al (2009) geven aan dat evidence-based beleid gestart is in de medische wereld en daarna snel is overgegaan naar andere professionele velden, zoals planning. Met evidence-based beleid wordt volgens Krizek et al (2009) niet efficiënt omgegaan. Professionals baseren beslissingen op het volgende:

- Verouderde kennis wordt opgepakt door professionals in studies
- Lang bestaande tradities die nooit bewezen zijn
- Patronen verzameld uit ervaringen
- Informatie van verkopers van producten

De evidence-based benadering dringt er juist op aan dat de professionele beslissingen worden genomen door gewetensvol, expliciet en oordeelkundig gebruik van het huidige beste bewijs. De evidence-based benadering richt zich op het integreren van de individuele professionele expertises met het best beschikbare externe bewijs vanuit systematisch onderzoek. Krizek et al (2009) laat dit duidelijk zien door het conceptualiseren van de relatie tussen informatie, kennis, evidence-based onderzoek en praktijk. Dit concept is in figuur 2.1 weergegeven.

Doordat Krizek et al (2009) laat zien dat evidence-based niet alleen bestaat uit wetenschappelijk onderzoek, maar ook een relatie heeft met informatie, kennis, professionele expertise en praktijkervaringen, is lastig te zeggen of er een duidelijk onderscheid gemaakt mag worden tussen evidence-based beleid en interaction-based beleid, zoals Bax et al (2009) dat beschrijft. Vanuit de evidence-based beschrijving van Krizek et al (2009) bestaat enigszins een overlap met interaction-based. Krizek et al (2009) maakt duidelijk dat er een samenhang van informatie ervoor zorgt dat er evidence-based geïmplementeerd wordt. Interaction-based beleid laat ook zien de meningen en interactie met verschillende organen en partijen een belangrijke factor spelen in het vormen van beleid. Krizek et al (2009) geeft hiermee een menging weer van de twee benaderingen van Bax et al (2009).



Figuur 2.1 Relatie tussen informatie, kennis, evidence-based onderzoek en praktijk. (Krizek et al, 2009, p. 467)

2.2 Problemen en risico's bij evidence-based beleid

Het gebruiken van de evidence-based benadering binnen een organisatie of tijdens het implementeren van beleid kan ook tot praktische issues leiden. Ten eerste kan het lastig zijn om toegang te krijgen tot het bewijs. Ten tweede moet men kennis hebben met betrekking tot het lezen van onderzoeken en deze kritisch kunnen benaderen. Ten derde is er tijd nodig om relevant onderzoek te vinden. Ten slotte moet het passen binnen de organisatie, omdat organisaties al met meerdere andere vormen van informatie en kennis te maken hebben. De evidence-based benadering voegt weer een variant toe. Deze punten kunnen als beperkingen gezien worden van de evidence-based benadering (Krizet et al, 2009). Deze beperkingen liggen in de lijn van de volgende suggestie die wordt gegeven:

“A suitable way forward is to develop better, ongoing interaction between evidence providers and potential evidence users and pressure on this front may improve the uptake of evidence in practice.” (Krizek et al, 2009, p. 473)

Het bestaande planning beleid en de praktijk zijn gebaseerd op verschillende bronnen. Ruimtelijke planners brengen in de praktijk wat ze hebben geleerd tijdens de opleiding, wat de voorganger heeft bedacht en uitgevoerd of hergebruiken de beste ideeën uit de praktijk op dat moment. Ook voor planologisch beleid is dergelijke informatie en kennis nuttig, maar dit uitbreiden met evidence-based onderzoek geeft zeker een meerwaarde. Krizek et al (2009) geeft aan dat planning beleid en praktijk kan worden gebaseerd op evidence-based onderzoek samen met andere soorten kennis en informatie, ook wel “Evidence-Based Practice” (EBP) genoemd. Evidence-Based Practice brengt wel enige moeilijkheden met zich mee. Het is moeilijk nuttig onderzoek en bewijs te vinden, te synthetiseren en te communiceren om het vervolgens te vertalen in voorstellen voor te ondernemen acties. Bovendien kost het tijd. Ten slotte zijn er vaardigheden nodig vanuit de onderzoekers om bewijsmateriaal beschikbaar te stellen voor beleidsmedewerkers van een gemeente. De beleidsmedewerkers moeten dit kunnen opnemen in hun planningstaken en moeten het beleid kunnen veranderen als er nieuwe bewijzen naar voren komen. Het artikel van Leicester (1999) bouwt

hierop door. Er worden zeven risico's benoemd voor de implementatie van evidence-based beleid. De volgende opsomming geeft de zeven risico's volgens het artikel van Leicester (1999):

- Bureaucratische logica
- De ondergrens
- Consensus
- Politiek
- Ambtelijke cultuur
- Cynisme
- Tijd

Een aantal van deze risico's zal nader toegelicht worden. Met bureaucratische logica wordt de logica bedoeld dat de dingen goed zijn, omdat ze altijd goed zijn geweest. Met andere woorden, het beleid wordt gevoerd op deze manier, omdat het altijd op deze manier is gevoerd en dus automatisch goed is. Het is een logica waarin traditionele interpretaties van beleidsproblemen worden versterkt door alleen bewijs als bewijs aan te merken dat past binnen de huidige analyse of het huidige beleid. Het risico van de ondergrens is de grens waarin bewijzen niets zeggen over het huidige probleem waar men mee te maken heeft. Het belangrijkste voor overheden is dat het werkt. In de praktijk zorgt dit er voor dat beleid niet is gebaseerd op bewijs net zo min als op consensus, oftewel overeenstemming. 'Politiek' gezien als risico heeft overeenstemming met het risico 'consensus'. Op zoek naar consensus tussen alle betrokken partijen en het publiek is een vorm van politieke beleidsvorming waarin de politiek de kunst gebruikt van wat mogelijk is, in plaats van wat rationeel is of het beste zou kunnen werken (Leicester, 1999). Head (2015) laat dit ook zien door in zijn artikel aan te geven dat politieke leiders meer gefocust zijn op politieke argumentatie, het onderhouden van stakeholders, debatten die opgenomen worden in de media en het managen van risico's. Bewijs informeert en verrijkt deze debatten in een democratie, maar beïnvloedt niet het resultaat. Het volgende citaat uit Head (2015) laat dit zien:

"Even if sound evidence that is useful for policy analysis continues to expand, the political nature of policy debate and decision making is generally unfavorable to science-driven perspective." (Head, 2015, p. 474)

Tijd is ook één van de risico's volgens Leicester (1999), maar voornamelijk het gebrek aan tijd is een nadeel van de implementatie van evidence-based beleid. Tijd wordt al eerder genoemd als één van de knelpunten voor evidence-based beleid, namelijk door Krizek et al (2009).

2.3 Verschillende benaderingen en toepassing

Volgens het artikel De Marchi et al (2014) is het maken van evidence-based beleid, ook wel afgekort als EBPM (Evidence-Based Policy Making), geïntroduceerd in 1997 door de Blair regering. EBPM wordt gedefinieerd als volgt:

"The method or the approach that "helps people make well informed decisions about policies, programmes and projects by putting the best available evidence from research at the heart of policy development and implementation"" (De Marchi et al, 2014, p. 16/17).

Deze definitie van evidence-based beleid sluit goed aan bij de bevindingen in de artikelen van Krizek et al (2009) en Hewison (2008), want in alle drie de artikelen wordt gesproken over het gebruik van het beste beschikbare bewijs voor evidence-based beleid. Dit zelfde EBPM wordt in het artikel van



Gordon et al (2015) vergeleken met een andere benadering van evidence-based, namelijk “evidence-based medicine”(EBM). Deze benadering wordt gebruikt in de gezondheidszorg. Bij EBM wordt opgemerkt dat het zich vooral richt op de interne validiteit van het bewijs en de verwachting dat individuele artsen de relevantie van het bewijs per patiënt evalueren en beoordelen. Volgens Gordon et al (2015) wordt de externe validiteit belangrijk als evidence-based beleid zich richt op een grotere en wijdere populatie. Volgens Hunink (2004) is het bewijs bij “evidence-based medicine” alleen niet genoeg. Er moet gecommuniceerd en geluisterd worden naar de zorgen van de patiënt. Daarnaast moeten de waarden en voorkeuren van patiënten in acht genomen worden.

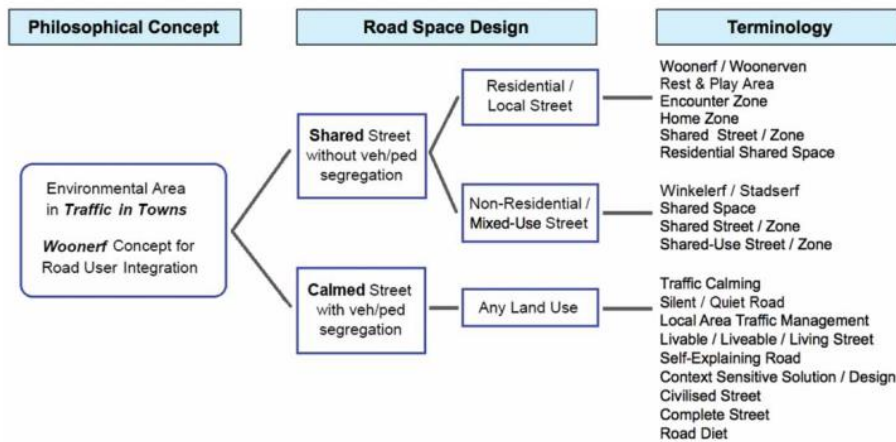
Head (2015) laat zien dat evidence-based beleid in bepaalde beleidssectoren wordt toegepast. Met betrekking tot sociaal beleid zijn dat bijvoorbeeld de sectoren gezondheidszorg, opvoeding en ontwikkeling van kinderen, onderwijs, misdaad, familie en zorg voor kwetsbare groepen. De diversiteit in de institutionele praktijk helpt verklaren waarom het gebruik van evidence-based in het beleid onregelmatig is. Er zijn tal van hindernissen en problemen op gebied van bewijs levering zoals de financiering van onderzoeken, duidelijkheid van prioriteiten en doelstellingen en beschikbaarheid van analytisch vermogen. Op het gebied van onderzoek, gebruik of vraag zijn er verschillende hindernissen zoals: Laag vertrouwen in externe bronnen of informatie, slechte management van beschikbare informatie en zwakke inzet voor analytisch vermogen. Professionals geven aan dat over het algemeen evidence-based verbeteringen van beleid wenselijk en mogelijk is. Het heeft de laatste jaren al vorderingen gemaakt, maar politieke leiders en wetgevers geven nog net zoveel aandacht aan belanghebbenden en publieke opinie als aan data over beleidsalternatieven (Head, 2015).

2.4 Wat is Shared Space?

Volgens het artikel van Imrie (2012) is Shared Space aanwezig om de verschillende functies op straat te combineren in plaats van te scheiden. Het is de bedoeling dat voetgangers ruimte krijgen doormiddel van het creëren van een veiligere ruimte en plaatsen waar mensen kunnen lopen zonder zich bedreigd te voelen door motorvoertuigen. In de jaren 60 en 70 waren er al onderzoeken gedaan die aangaven dat plaatsen met gereduceerde verkeersstromen konden leiden tot een verhoogde sociale interactie (Imrie, 2012). De toentertijd opkomende stroming “New Urbanism” liet zien dat de design van plaatsen gefocust moet zijn op zowel voetgangers als op de auto. Wegen zijn barrières voor sociale interactie (Imrie, 2012). Volgens het artikel van Imrie (2012) is de basis van Shared Space afkomstig van het ontwikkelde idee “de woonerf” in Nederland. Een woonerf werd gecreëerd door het herstructureren van straten midden in een wijk om te zorgen dat er een veilige plek voor kinderen ontstond om te kunnen spelen. Ook het artikel van Karndacharuk et al. (2014) laat zien dat Shared Space afkomstig is van het woonerf concept. Dit artikel geeft een aantal kenmerken van het concept woonerf aan die op zekere hoogte ook terugkomen in het Shared Space concept:

- Voetgangers hebben het voorrecht om de volle breedte van de weg te gebruiken, terwijl chauffeurs niet sneller dan voetgangers mogen rijden.
- Er is weinig afbakening tussen rijbaan en voetpad. De gehele breedte van de straat wordt met éénzelfde straatsteen belegd.
- Doorgaand verkeer wordt ontmoedigd in verblijfsgebied. Snelheden en stromingen zijn beperkt door het straatbeeld, horizontale bochten en de locatie van paaltjes en parkeerpaaltjes.

- Er zijn straatbeeld elementen aanwezig die gebruikers aan moedigen om binnen de ruimte te blijven.
- De toegangspunten tot het woonerf zijn duidelijk gemarkeerd.



Figuur 2.2 Het woonerf concept en de daaropvolgende ontwerp benaderingen (Karnadacharuk et al, 2014, p. 196)

Het verschil tussen woonerf en het concept van Shared Space wordt in het artikel van Karnadacharuk et al. (2014) goed weergegeven in figuur 2.2. Doelen van Shared Space worden omschreven als het verbeteren van het straat milieu en de verkeersveiligheid, het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en het voorzien van een betere sociale interactie en gevoel van gemeenschap en plaats. Het verschil met een woonerf is dat het bij een woonerf gaat over het integreren van autoverkeer binnen wijken, oftewel residentiele ruimtes. Het idee van Shared Space is snel in populariteit gestegen in verschillende gemeenten van verschillende landen. Landen als Japan, Canada, Verenigde Staten en Noorwegen hebben Shared Space geadopteerd als de basis voor het her-ontwikkelen van de straten (Imrie, 2012).

Het ontwerp van Shared Space is gebaseerd op het creëren van leesbare dubbelzinnigheid. Hierbij zorgt de verwijdering van de bewegwijzingen, kruisingen en andere regelgevingen met betrekking tot weggebruik voor het verwijderen van de illusie van veiligheid en het creëert onzekerheid in het hoofd van de bestuurders. Deze onzekerheid zorgt er voor dat de bestuurders de snelheid zullen verlagen. De dubbelzinnigheid van de straten en ruimte zorgt ervoor dat bestuurders gedwongen worden om te gaan met en de complexiteit te erkennen van andere bewegingspatronen om zich heen. Dit zorgt ervoor dat ze hun gedrag moeten aanpassen en de veiligheid op die manier gewaarborgd is. Door de afwezigheid van borden en bewegwijzing worden de bestuurders afhankelijk van sensorische en cognitieve waarnemingen. Hiermee worden onder ander oogcontact en visuele interactie met voetgangers en andere gebruikers bedoeld. Dit is een middel om op het gedrag van verschillende gebruikers te anticiperen en door het 'onderhandelen' met andere gebruikers zich voor te bewegen door de ruimte (Imrie, 2012). Naast de omschrijving van Shared Space in het artikel van Imrie (2012) wordt in het artikel van Karnadacharuk et al. (2014) een tweetal definities van Shared Space omschreven. De eerste definitie is gesteld vanuit de richtlijnen van het INTERREG IIIB North Sea programme die onder andere in Groot Brittannië is gebruikt. Shared Space wordt gedefinieerd als volgt:

“A street or place designed to improve pedestrian movement and comfort by reducing the dominance of motor vehicles and enabling all users to share the space rather than follow the clearly defined rules implied by more conventional design” (Karndacharuk, 2014, p. 215).

De tweede definitie die wordt weergegeven in het artikel van Karndacharuk (2014) heeft onder andere een Nederlandse achtergrond. Hans Monderman en Ben Hamilton-Baillie hebben een andere omschrijving van het concept Shared Space. Monderman is de Nederlandse oprichter van het concept Shared Space waar later in dit hoofdstuk nog verder bij wordt stilgestaan. Monderman en Hamilton-Baillie geven de volgende definitie van Shared Space:

“A public local street or intersection that is intended and designed to be used by pedestrians and vehicles in a consistently low-speed environment with no obvious physical segregation between various road users in order to create a sense of place, and facilitate multi-functions” (Karndacharuk, 2014, p. 215).

Deze definitie geeft aan dat Shared Space een openbare lokale straat of kruising is. Deze straat of kruising is bestemd en ontworpen voor voetgangers en motorvoertuigen die een constante lage snelheid aan houden. Tevens is er geen duidelijke fysieke scheiding ingepast tussen de verschillende verkeersdeelnemers. Dit zorgt voor een gevoel van plaats en bevordert het gebruik van meerdere functies. In dit onderzoek wordt uitgegaan van deze definitie van Shared Space. Dit komt met name doordat er duidelijk overlap aanwezig is met de omschrijving van Shared Space in het artikel van Imrie (2012). Constante lage snelheid, gevoel van plaats creëren en het combineren van meerdere functies komen in beide omschrijvingen naar voren.

Rafferty (2012) vat Shared Space op als een ruimte die niet alleen dient voor meer contact, maar ook meer betrokkenheid tussen de gebruikers. Rafferty (2012) geeft ook aan dat het concept Shared Space verschillende soorten betekenissen heeft binnen verschillende disciplines. In dit artikel worden

Type Shared Space	Focus
Inclusief design space	Gedeelde oppervlakte; multimodale gelijkheid
Online space	Samenwerkende virtuele omgevingen
Dialogisch space	Veilige ruimte voor dialoog; gemeenschap vergaderingen
Fysieke space	Buurten; diensten; parken; openbare ruimten

Tabel 2.3: Typologie van Shared Space (Rafferty, 2012, p. 206)

een aantal typologieën rondom Shared Space aangehaald. Er wordt gebruikt gemaakt van de volgende tabel. Onder de tabel worden er drie typen kort toegelicht. Dit zijn de typen die relevant zijn voor Shared Space als beleidsconcept.

Inclusief design space

Dit type gaat over het creëren van een grotere gelijkheid tussen verschillende weggebruikers. Het gaat hier dan om het verwijderen van bewegwijzering, stoepen en wegmarkeringen ten gunste van de ruimte die wordt gedeeld door voetgangers, fietsers en auto's. Daarnaast zorgt dit voor een verschuiving van meer fietsen en lopen, verbetering van de openbare ruimte, betere gezondheid en het bij elkaar brengen van aspiraties die zorgen voor het combineren van efficiëntere verkeerscirculaties (Rafferty, 2012).



Dialogisch space

Dialogisch space biedt kansen voor onderhandelingen die kunnen leiden tot gedeelde aspiraties en gezamenlijke acties. Dit zijn ruimten waar de praktijk van een respectvolle dialoog en gedeelde visie bevordert wordt (Rafferty, 2012).

Fysieke space

Met de fysieke space wordt in het artikel van Rafferty (2012) de gedeelde ruimtelijkheid bedoeld die de relatie tussen gedeelde lokale identiteit, burgerschap en eigendom uitdrukt. Dit beroept op de mix van buurten, gedeelde diensten, parken en veilige openbare ruimten (Rafferty, 2012).

Rafferty (2012) gaat nog verder in op de totstandkoming van Shared Space. Shared Space vereist een verandering in de zogenaamde 'mental map' van iedere persoon als die een stap naar buiten doet. Het ontwikkelen van gedeelde ruimte moet worden beschouwd door middel van een proces. Dit proces houdt in en vormt de complexiteit van het sociale leven. In plaats van de complexiteit tussen ruimte en sociale processen niet mee te nemen, moet dit proces worden opgenomen in de praktijk van planologie om Shared Space aan het licht te brengen.

2.4.1 Shared Space in Nederland

Hans Monderman is de grondlegger van het concept Shared Space in Nederland. Hij is begonnen met een zoektocht naar het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving en de verkeersveiligheid door het stimuleren van onderlinge interactie van verkeersdeelnemers. Eén van de belangrijkste kenmerken is dat de snelheden omlaag gaan waardoor de weggebruikers onderling met elkaar kunnen communiceren. Shared Space streeft naar een inrichting van de ruimte waarbij verkeer, verblijf en alle andere ruimtelijke functies in balans zijn. Deze benadering gaat uit van de multifunctionaliteit van de openbare ruimte, oftewel de functies van de openbare ruimte worden gecombineerd in plaats van gescheiden (CROW, 2011). De Inzichten van Monderman op het Shared Space concept gaven meer vertrouwen aan het idee dat verkeersborden, markeringen, signalen en barrières geen essentiële eisen zijn voor veilige en efficiënte verkeersstromen. De vermindering van snelheid en de gelijktijdige daling van de ongevallen leek te wijzen op een nauwere relatie tussen veilig verkeer beweging en de kenmerkende ruimtelijke kwaliteit van straten en ruimten (Hamilton-Baillie, 2008). Op vele locaties in Noord-Nederland werd het Shared Space concept in de praktijk gebracht. Gedegen onderzoek naar de effecten van Shared Space ontbreken nog grotendeels (CROW, 2011). Hamilton-Baillie (2008) geeft ook aan dat er nog steeds vragen zijn over het feit in hoeverre Shared Space kan helpen met het verbeteren van drukke straten en kruisingen. Alhoewel Hamilton-Baillie (2008) ook aangeeft dat bij het Laweiplein in Drachten de gemeente de kruising heeft gemonitord en waar positieve uitslagen tevoorschijn kwamen. Het gaat dan om de verlaging van het aantal ongelukken, minder vertragingen en meer capaciteit van het kruispunt. Hieronder worden een aantal voorbeelden van Shared Space projecten uit Noord-Nederland kort toegelicht. Deze voorbeelden betreffen zowel kleine Shared Space projecten als steeds meer complexere projecten. Hiermee wordt duidelijk hoe de ontwikkeling plaats heeft gevonden van Shared Space projecten van een simpele dorpsstraat met lage verkeersintensiteit tot een druk kruispunt of rotonde in een stadskern met een hoge verkeersintensiteit.

Makkinga

Het dorp Makkinga was in 1992 het eerste kleine dorp dat vrij was van bewegwijzering en borden. Volgens Hamilton-Baillie (2008) was het nieuwe straat design in Makkinga zo ontworpen dat er



aandacht werd besteed aan de bijzondere bezienswaardigheden en de gewenste looproutes van de gemeenschap. De nadruk werd hier gelegd op banden tussen school, werk, kerk en het dorpsplein.

Wolvega

Met de stad Wolvega werd het begin gemaakt met het verbeteren van meer complexere kruisingen in drukke steden. Het belangrijkste kruispunt in Wolvega werd aangepakt door het verwijderen van de verkeerslichten en verdere inrichting als informeel plein zonder kruisingen, voorrang markeringen of controles. Een kunststuk zorgt voor de verbinding tussen de twee straatkanten en zorgt tevens voor verlichting (Hamilton-Baillie, 2008).

Oosterwolde

In Oosterwolde werd er een kruising met vijf kanten aangepakt en gerenoveerd. Alle markeringen en stoepanden werden verwijderd en vervangen door een verhard vierkant wat enigszins verhoogd was. Nu maken auto's, fietsen, vrachtwagens, voetgangers en rolstoelgebruikers samen tegelijk gebruik van dit kruispunt. Snelheden zijn verlaagd, het aantal ongevallen is verminderd en verkeersstromen blijven vloeiend verlopen ondanks de stijging van het gebruik van voertuigen. Daarnaast is de ruimte veranderd in een levendig middelpunt met winkels en cafés (Hamilton-Baillie, 2008).

Haren

In 2002 is de winkelstraat van Haren gerenoveerd met het Shared Space concept in het achterhoofd. De gemeente Haren laat hiermee zien dat ook in drukke straten en doorgangswegen Shared Space toepasbaar is. De doorgangsweg/winkelstraat in Haren, met een lengte van 800 meter, heeft namelijk te maken met gemiddeld 10.000 auto's per dag. Verkeerslichten, vrij liggende fietspaden, hoge stoepanden en wegmarkeringen zijn verwijderd. Hiervoor in de plaats is een brede rijbaan gekomen die de twee maatschappelijke openbare ruimtes verbindt (Hamilton-Baillie, 2008).

Drachten

In Drachten is het allemaal nog een stap verder gegaan door een groot verkeerskruispunt te veranderen in een Shared Space gebied. Het Laweiplein in Drachten was een drukke kruising met stoplichten, voetgangersoversteek plaatsen, busbaan en fietsstroken. Vooral voor fietsers waren het aantal ongelukken per jaar aan de hoge kant. Na de herinrichting van de kruising heeft de gemeente Smalingerland het Shared Space gebied in de gaten gehouden. Het resulteerde in een grotere capaciteit, minder vertragingen, verlaging van ongelukken. Dit laat zien dat Shared Space ook in aanmerking komt voor grotere en drukke kruispunten (Hamilton-Baillie, 2008).

Op basis van eerdere definities is vastgesteld welke definitie van Shared Space tijdens dit onderzoek gebruikt wordt. Een Shared Space is een openbare lokale straat of kruising die bestemd en ontworpen is voor voetgangers en motorvoertuigen die een lage snelheid aanhouden. Daarnaast is er geen duidelijke fysieke scheiding tussen de verschillende verkeersdeelnemers. Dit zorgt voor een gevoel van plaats en bevordert het gebruik van meerdere functies. Deze definitie is gekozen omdat er tussen diverse artikelen overlap was wat betreft de definitie van Shared Space. Deze overlap is ook te zien als er gekeken wordt naar de definitie van Shared Space volgens Monderman. Monderman geeft ook aan dat Shared Space bedoeld is voor verschillende functies van de straat, weggebruikers met lage snelheden waardoor onderling betere communicatie ontstaat tussen verschillende weggebruikers en dat er geen scheiding is tussen verschillende weggebruikers door bijvoorbeeld



verkeersborden en markeringen op de straat. Het Shared Space idee volgens Monderman komt overeen met de definities uit verschillende wetenschappelijke artikelen.

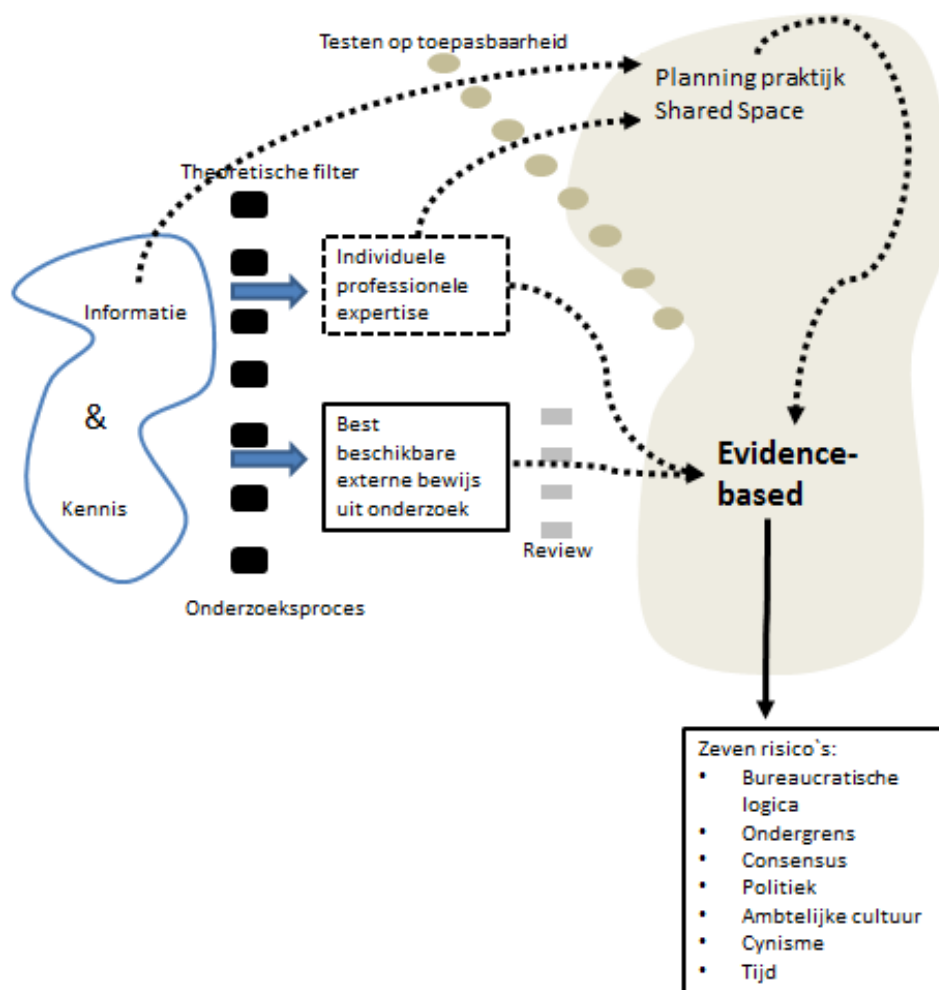
2.5 Hoe succesvol is Shared Space?

Toch is nog niet iedereen er van overtuigd dat Shared Space daadwerkelijk werkt en voordelen met zich meebrengt voor alle verschillende weggebruikers. Er blijft een discussie ontstaan of Shared Space wel of niet werkt. Dit komt onder andere naar voren in het artikel van Hammond & Musselwhite (2013). Zij geven aan dat de positieve effecten van Shared Space voor voetgangers vooral in grote gebieden met lage verkeersstromen en grote voetgangersaantallen zijn. In drukke verkeersgebieden wordt het delen van de ruimte met auto's beperkt wanneer voetgangers oversteken. Voor de rest gebruiken voetgangers zoveel mogelijk de oude voetpaden. In het artikel van Hammond & Musselwhite (2013) wordt aangegeven dat in een druk verkeersgebied met auto's en voetgangers, de helft van de voetgangers moet wachten op auto's voordat men kan oversteken. Daarnaast geeft meer dan de helft van voetgangers het liefst voorrang aan de auto's en één op vijf voetgangers haast zich tijdens het oversteken. Deze cijfers laten een hoog niveau van voetgangersangst zien.

Moody en Melia (2014) gaan hier op door en geven aan dat over het algemeen bewijs vanuit wetenschappelijk onderzoek met betrekking tot Shared Space nauwelijks aanwezig is. Het is vooral opvallend dat er recent zo weinig onderzoek is gedaan naar voetgangersgedrag en houding in een Shared Space gebied. Het meeste beschikbare bewijs richt zich op ongevalstatistiek en verkeersstromen. Voorstanders van gedeelde ruimte geven vooral beschrijvende verslagen van alle voordelen van al bestaande concepten, terwijl de tegenstanders zich afvragen of de vermindering van ongelukken, waargenomen op sommige plekken, niet gedeeltelijk wordt veroorzaakt door de aangewakkerde angst van voetgangers. Daarnaast geven Moody en Melia aan dat de transformatie van een kruising naar een rotonde hoe dan ook leidt tot daling van de verkeerssnelheid en daarbij een daling in het aantal ernstige verkeersongelukken. Er wordt geconcludeerd dat de positieve effecten op de verkeersveiligheid niet gelijk kunnen worden toegewezen aan de eigenschappen van het Shared Space principe.

Ook CROW (2011) laat zien dat doordat Shared Space een relatief recente benadering is, er nog maar zeer beperkt kan worden teruggevallen op onderzoeken. De gevraagde onderzoeken zouden met name moeten gaan over de evaluatie van en naar de effecten van Shared Space. Evaluatie van effecten op de verkeersveiligheid, zowel objectieve als subjectieve veiligheid, wordt als één van de belangrijkste aan gestippeld. Volgens CROW is er meer gedegen onderzoek nodig (CROW, 2011). Het blijkt dus dat er een discussie gaande is of Shared Space daadwerkelijk werkt voor elke plek en wat de effecten zijn voor verschillende gebruikers. Met dit onderzoek wordt er geprobeerd in kaart te brengen hoe dit zich verhoudt in Nederland. Met name of er voor de implementatie van Shared Space wetenschappelijk bewijs is gebruikt en het beleid dus evidence-based is. Een andere belangrijke vraag, die ook in deze paragraaf al naar voren kwam, is of er nadat Shared Space ingevoerd is, er evaluaties plaatsvinden. Wordt er wel gekeken of Shared Space op deze bepaalde plek van de casus ook werkt, bijvoorbeeld door het monitoren van weggebruikers. De discussie of Shared Space werkt, waar de implementaties van Shared Space beleid op gebaseerd worden en of er ook geëvalueerd wordt na het voltooien van het project, zijn punten waar de literatuur niet eenduidig over is.

2.6 Conceptueel model



Figuur 2.4 Conceptueel model

Het bovenstaande conceptueel model is een conceptuele weergave van het antwoord op de eerste onderzoeksvraag waar tijdens het literatuuronderzoek naar gezocht is. “Wat betekent een evidence-based implementatie van Shared Space?” Het conceptueel model is gedeeltelijk afgeleid van het eerder gebruikte figuur uit het artikel van Krizek et al (2009). Een evidence-based onderbouwing voor een Shared Space implementatie wordt gecreëerd door als eerste informatie en kennis te filteren op theorie en onderzoeksproces. Alle onnodige informatie en kennis worden achterwege gelaten. Informatie en kennis wat qua onderzoeksproces overeenkomt met wat het uit te voeren beleid voor ogen heeft, wordt verder bekeken. Hetzelfde geldt voor de theorie waar het beleid mee te maken heeft. Voor Shared Space gaat het dan om onderzoeksprocessen en theorieën die te maken hebben met Shared Space. Vervolgens wordt er geselecteerd op individuele professionele expertises en beste beschikbare externe bewijs vanuit systematisch onderzoek die te maken hebben met implementatie van Shared Space. Een evidence-based benadering dringt er namelijk op aan dat de professionele beslissingen worden genomen door gewetensvol, expliciet en oordeelkundig gebruik van het huidige beste bewijs. Samen met het testen van Shared Space en ervaringen van eerdere Shared Space implementaties wordt de evidence-based onderbouwing gevormd voor implementaties van Shared Space. Vanuit dit conceptueel model wordt duidelijk dat de evidence-



based implementatie van Shared Space gebaseerd wordt op relatie tussen informatie, kennis, professionele expertises, eerder bewijs uit onderzoeken en praktijk ervaringen.

Of evidence-based Shared Space beleid op deze manier wordt vormgegeven, wordt nog onvoldoende duidelijk vanuit het literatuuronderzoek in deze scriptie. Dit is de reden dat in het vervolg van dit onderzoek wordt gekeken naar in hoeverre implementatie van Shared Space in Nederland evidence-based is, of het daadwerkelijk belangrijk is om het op een evidence-based manier te verantwoorden en of er nadien geëvalueerd wordt. Tevens wordt er gekeken naar de zeven risico's van de evidence-based benadering en of deze van toepassing zijn bij implementaties van Shared Space in Nederland. In het volgende hoofdstuk "Methodologie" wordt duidelijk hoe dit verder wordt onderzocht.

3. Methodologie

De keuzes die gemaakt moeten worden tijdens dit onderzoek gaan over het type onderzoek, de verantwoording van het onderzoek, dataverzamelingstechnieken, wijze van data-analyse, interpretatie en rapportage. Dit onderzoek kan voornamelijk getypeerd worden als een kwalitatief onderzoek met deskresearch als basis. De dataverzamelingstechnieken die daar uit voort zijn gekomen zijn een wetenschappelijk literatuuronderzoek, beleidsdocumentenanalyse en interviews. Deskresearch is van toepassing op het literatuuronderzoek en de beleidsdocumentenanalyse. Het kwalitatieve gedeelte komt naar voren tijdens het houden van interviews met actoren van gemeenten. In dit hoofdstuk worden de methoden, de technieken, wijze van analyse en afbakening verder beschreven en uitgelegd. Daarnaast laat dit hoofdstuk zien hoe de betrouwbaarheid gewaarborgd blijft en geeft het een toelichting hoe de casussen gekozen zijn. Tenslotte geeft het een beschrijving van deze casussen en welke personen zijn geïnterviewd per casus.

3.1 Onderzoeksmethoden

Door het gebruik van drie verschillende technieken zal de betrouwbaarheid vergroot worden omdat dan resultaten uit verschillende oogpunten worden verzameld. De resultaten vanuit het literatuuronderzoek leggen de basis van het onderzoek en geven aan de resultaten de mogelijkheid om vanuit de interviews en de beleidsdocumentenanalyse gekoppeld te worden. Hierdoor ontstaat er een synthese tussen literatuur en resultaten uit de praktijk. In deze paragraaf worden de onderzoeksmethoden toegelicht en worden de verschillende technieken en wijze van analyses aangegeven.

3.1.1 Wetenschappelijk literatuuronderzoek

Het voornaamste deel van het literatuuronderzoek is uitgevoerd voor het opzetten van het theoretisch kader rondom dit onderzoek. Dit theoretisch kader is terug te vinden in hoofdstuk 2 van deze masterscriptie. Dit literatuuronderzoek is gedaan door verschillende en relevante artikelen via SmartCat op te sporen. Via de Rijksuniversiteit Groningen is er toegang verschaft tot de artikelen, waardoor deze toegankelijk zijn geworden voor de onderzoeker. Er is literatuur gezocht met trefwoorden als evidence-based, evidence-based policy, Evidence-based in planning en evidence-based health care. Daarnaast is er gezocht naar Shared Space artikelen die Shared Space beschrijven en uitleggen. Door middel van een korte scan van de samenvattingen en titels van de hoofdstukken is er gekeken welke artikelen relevant waren voor dit onderzoek. Daarnaast is er gekeken naar de referenties in eerder gevonden relevante artikelen. Ook op deze manier is er relevante literatuur gevonden voor het uitvoeren van het literatuuronderzoek. Met dit literatuuronderzoek is er gezocht naar een antwoord op de eerste onderzoeksvraag van dit onderzoek:

- Wat betekent een evidence-based implementatie van Shared Space?

De conclusie op deze onderzoeksvraag is weergegeven in het conceptueel model wat terug te vinden is in hoofdstuk 2 van dit onderzoek.

3.1.2 Interviews

Vanuit het conceptueel model is duidelijk geworden hoe evidence-based beleid op Shared Space kan worden toegepast. De werking en eventuele risico's van evidence-based beleid zijn naar voren gekomen. Het bleek echter onduidelijk in hoeverre Shared Space in Nederland evidence-based is en



wordt toegepast en uitgevoerd. Tijdens het kwalitatieve gedeelte van dit onderzoek is gekeken of Shared Space in Nederland evidence-based is toegepast. Dit is gedaan door het beantwoorden van de volgende twee onderzoeksvragen:

- Hoe wordt Shared Space beleid geïmplementeerd in Nederland?
- Is evidence-based Shared Space beleid belangrijk in Nederland gezien vanuit verschillende overheden?

De antwoorden op deze onderzoeksvragen zijn aan de hand van een kwalitatief onderzoek gegeven. Het kwalitatief onderzoek is gedaan door middel van semi-gestructureerde interviews. Dit houdt in dat de interviews gedeeltelijk flexibel van aard zijn om zo de natuurlijke vorm van het gesprek te kunnen behouden. Als een onderwerp eerder besproken wordt dan de interviewgide aangeeft, is dat geen probleem. Daarnaast kan de onderzoeker afwijken van de interviewgide als er nieuwe interessante onderwerpen te sprake komen (O'Leary, 2010). Het voordeel volgens O'Leary (2010) is dus dat alle benodigde data verkregen kunnen worden door de gestructureerde interviewgide wat de onderzoeker heeft opgesteld, maar daarnaast andere onverwachte interessante data kan verkrijgen doordat het vrij staat om in zekere mate van de interviewgide af te wijken. De interviews vonden plaats bij de vier casussen die gekozen zijn voor dit onderzoek. Er is gekozen om verschillende casussen te onderzoeken omdat dit zorgt voor meer diepte en variëteit in verschillende contexten. Hierdoor kon er in verschillende contexten gekeken worden of Shared Space evidence-based geïmplementeerd werd. Daarnaast gaat case study ook gepaard met gebruik van verschillende methodes. Via case study kunnen verschillende onderzoeksmethoden op elke casus apart toegepast worden (Clifford et al, 2016). De casussen zijn gekozen aan de hand van verschillende selectiecriteria. De selectiecriteria worden na deze paragraaf apart besproken. Bij elk van deze casussen zijn er aantal interviews afgenomen bij verschillende werknemers van overheden die te maken hebben met desbetreffende casus. De personen die geïnterviewd zijn, de respondenten, zijn van te voren gemaild en/of gebeld om te vragen of men geïnterviewd wilde worden. Er is vooraf een interviewgide gemaakt zodat de onderzoeker makkelijker de structuur van het interview kan behouden en er niet snel vragen worden gesteld en antwoorden worden gegeven die niet relevant zijn voor het onderzoek. In paragraaf 3.2 wordt er verder ingegaan op hoe de vragen tot stand zijn gekomen aan de hand van het literatuuronderzoek. De gehele interviewgide is te vinden in bijlage 1. De interviews zijn opgenomen via opname apparatuur, met toestemming van de respondenten. De locaties waar de interviews hebben plaatsgevonden is bepaald door de respondenten. Op deze manier voelt de respondent zich op zijn gemak wat ten goede komt voor het interview (Clifford et al, 2016). Clifford et al (2016) geven ook aan dat door het opnemen van de interviews het gemakkelijker is om de interviews te transcriberen. De focus ligt volledig op het gesprek en niet op het maken van notities. Het transcriberen van de interviews is gedaan zodat de interviews in een later stadium geanalyseerd konden worden. Dit is gedaan door het gebruiken van een codeboek. Dit codeboek is terug te vinden in bijlage 2. Coderen is een manier om de verkregen data te evalueren en te organiseren zodat antwoorden en meningen die belangrijk zijn voor het onderzoek geïdentificeerd kunnen worden. Er zijn categorieën en patronen ontdekt en is tegelijkertijd gekeken naar de verschillen en gelijkenissen (Clifford et al, 2016). Daarnaast helpt het coderen om de grotere thema's in kaart te brengen die gelinkt worden aan het conceptueel model. Op deze manier zijn de antwoorden op de onderzoeksvragen gevonden (Clifford et al, 2016). De resultaten van deze interviews worden weergegeven in de hoofdstukken "4. Resultaten" en "5. Analyse".

Selectiecriteria casussen

De casussen zijn aan de hand van de volgende criteria gekozen:

- Shared Space project waarvan de plannen al bekend zijn of een project dat al is uitgevoerd.
- Twee projecten uit het Noorden (Provincies Groningen, Friesland of Drenthe) en twee projecten uit de rest van het land.
- Shared Space in stadscentra met betrekking tot kruispunten en of winkelstraten.

De casussen van gemeenten zijn aan de hand van recente projecten met betrekking tot Shared Space uitgekozen. Verdere afbakening van de casussen is gerealiseerd door te focussen op kruispunten in stadscentra. Daarnaast is er niet alleen gefocust op één deel van Nederland, maar is er een mix uitgekozen van Noord-Nederland en de rest van Nederland. Op deze manier wordt de context afhankelijkheid opgevangen en kan er een vergelijking ontstaan tussen gelijke variabelen. Noord-Nederland is hier als aparte groep beschouwd omdat Hans Monderman Shared-Space voornamelijk in Noord-Nederland heeft uitgevoerd waardoor voldoende projecten beschikbaar zijn in het noorden van het land. De gekozen casussen worden verder in dit hoofdstuk beschreven.

3.1.3 Beleidsdocumentenanalyse

Niet alleen via interviews is er naar een antwoord gezocht op de laatste twee onderzoeksvragen, maar dit is ook gebeurd via de beleidsdocumentenanalyse. Bij de vier casussen van gemeenten en/of provincies zijn de beleidsdocumenten met betrekking tot Shared Space beleid bekeken en geanalyseerd. Er is gekeken of in deze documenten wordt aangegeven of het beleid omtrent Shared Space evidence-based geïmplementeerd is en of dat dit op een andere manier gedaan wordt. Tevens is er onderzocht of er nadat het Shared Space beleid geïmplementeerd is, in de gaten wordt gehouden (gemonitord) of Shared Space daadwerkelijk een werkende functie heeft. Tenslotte is er gekeken of de informatie vanuit de interviews overeenkomt met wat er in beleidsdocumenten te vinden is. In dit onderzoek is de documentenanalyse gericht op websites, beleidsdocumenten en nieuwsberichten van de verschillende casussen. De documenten zijn gevonden door het zoeken op websites van de casussen, gemeente en provincie en door het gebruik van Google en Smartcat. In tabel 3.1 is het codeboek met de quotes uit de beleidsdocumenten van de verschillende projecten weergegeven.

Project	Beleidsdocument	Quote
Rijksstraatweg Haren	Grontmij, 2008, p. 23	<i>“Na de herinrichting is slechts één ongeval geregistreerd waarbij een slachtoffer gevallen is”.</i>
	Grontmij, 2012, p. 17	<i>“Shared Space herinrichting van het centrum heeft geleid tot een aantrekkelijker en verkeersveiliger centrum. Het aantal verkeersongevallen is sinds de herinrichting duidelijk gedaald. Dat geldt ook voor de gemiddelde snelheid. Daarmee is de verkeersveiligheid objectief (meetbaar) verbeterd.”</i>
	Grontmij, 2012, p. 17	<i>“De subjectieve verkeersveiligheid, bij ouderen en bij kinderen minder aanwezig”</i>
De Kaden Drachten	NHL kenniscentrum Shared Space, 2013, p. 26	<i>“Bij de kruising De Kaden bestaat de indruk dat sprake is van vermijdingsgedrag door ouderen”</i>
	NHL kenniscentrum Shared Space, 2013, p. 45	<i>“Op De Kaden geldt vaak het recht van de sterkste, voor fietsers, wandelaars en ouderen is het moeilijk oversteken.”</i>
	Fraanje, 2012	<i>“Op de Kaden en het Laweiplein in Drachten nam de ernst van</i>

		<i>de ongelukking af- daar zijn nu vooral veel 'sorrygevallen'"</i>
Steenstraat Arnhem	Verkeersnet, 2013	<i>"Uit de vergelijking van de resultaten uit 2010 en 2013 blijkt dat de veiligheid zowel subjectief als objectief licht is toegenomen"</i>

Tabel 3.1: Codeboek beleidsdocumenten

3.2 Interviewgide

In deze paragraaf worden de verschillende onderwerpen in de interviewgide verantwoord en gekoppeld aan het conceptueel model, weergegeven in hoofdstuk 2. De interviewgide is te raadplegen in bijlage 1.

Informatie en kennis

In het begin van het conceptueel model wordt er gesproken van informatie en kennis die gefilterd worden op theorie en onderzoeksproces. Nadat er geselecteerd is, worden er individuele expertise en het beste beschikbare externe bewijs uit onderzoeken gebruikt. Tijdens het interview wordt duidelijk gemaakt welke informatie en kennis is gebruikt binnen de casus voordat het Shared Space beleid geïmplementeerd is. Er is nagegaan of er vooraf externe onderzoeken zijn onderzocht met betrekking tot Shared Space en of dit de keuze van implementatie in dit gebied heeft beïnvloed. Hiermee wordt het eerste gedeelte van het conceptueel model gekoppeld aan de interviews.

Praktijk Shared Space

Voordat er sprake is van evidence-based beleid wordt er ook gekeken naar eerdere praktijk ervaringen. In het bovenste gedeelte van het conceptueel komt dit naar voren als 'planning praktijk Shared Space'. In de interviewgide is er stil gestaan bij deze praktijk ervaringen. Er wordt gevraagd of er naar eerdere projecten is gekeken, of er bewijs was dat deze projecten werken en waarop de desbetreffende casus is gebaseerd of het Shared Space principe bij hen werkt.

Evidence-based

Als de bovenstaande gedeeltes van de interviewgide samengevoegd worden, monden ze samen uit in evidence-based materiaal. Dit is ook te zien in het conceptueel model. Daarom wordt er in het volgende gedeelte van de interviewgide behandeld of de implementatie van Shared Space volgens de geïnterviewde evidence-based is en waarom. Daarnaast wordt het belang van evidence-based implementatie in kaart gebracht.

Evalueren van Shared Space

Het laatste gedeelte van de interviewgide komt niet terug in het conceptueel model, maar is wel een belangrijk onderdeel om de onderzoeksvragen 2 en 3 van dit onderzoek te kunnen beantwoorden. In dit gedeelte van de interviewgide is aandacht besteed aan evaluatie van het Shared Space beleid. De vraag is of er nadat het beleid is ingevoerd, gekeken wordt of het beleid daadwerkelijk werkt. Er is gekeken of verschillende componenten uitvoerig worden onderzocht en of het Shared Space beleid uiteindelijk een toegevoegde waarde had voor de verkeersveiligheid op die plek. Het gaat dan om componenten als verkeersstromen, voetgangersperceptie en ongelukkenstatistieken.

3.3 Betrouwbaarheid

Als er tijdens een onderzoek toevallige fouten worden gemaakt, kan dit de betrouwbaarheid van het onderzoek aantasten. Het is dus van belang om de kans op toevallige fouten zo klein mogelijk te houden. Het maken van toevallige fouten kan het gevolg zijn van 'menselijk handelen'. Een

voorbeeld van toevallige fout is dat tijdens het transcriberen iets totaal anders wordt opgeschreven dan de geïnterviewde heeft verteld. Op deze manier kan iets belangrijks totaal anders geïnterpreteerd worden. De verantwoording van het onderzoek is gebaseerd op het gebruiken van verschillende wetenschappelijke artikelen, interviews die opgenomen en getranscribeerd zijn en een beleidsdocumentenanalyse. Door het gebruik van verschillende onderzoeken is er vanuit verschillende oogpunten en technieken gekeken en zijn deze verschillend uitgevoerd. In het kader van de betrouwbaarheid van het onderzoek is het ook van belang dat het onderzoek herhaalbaar is en dit leidt tot dezelfde resultaten.

3.4 Shared Space projecten

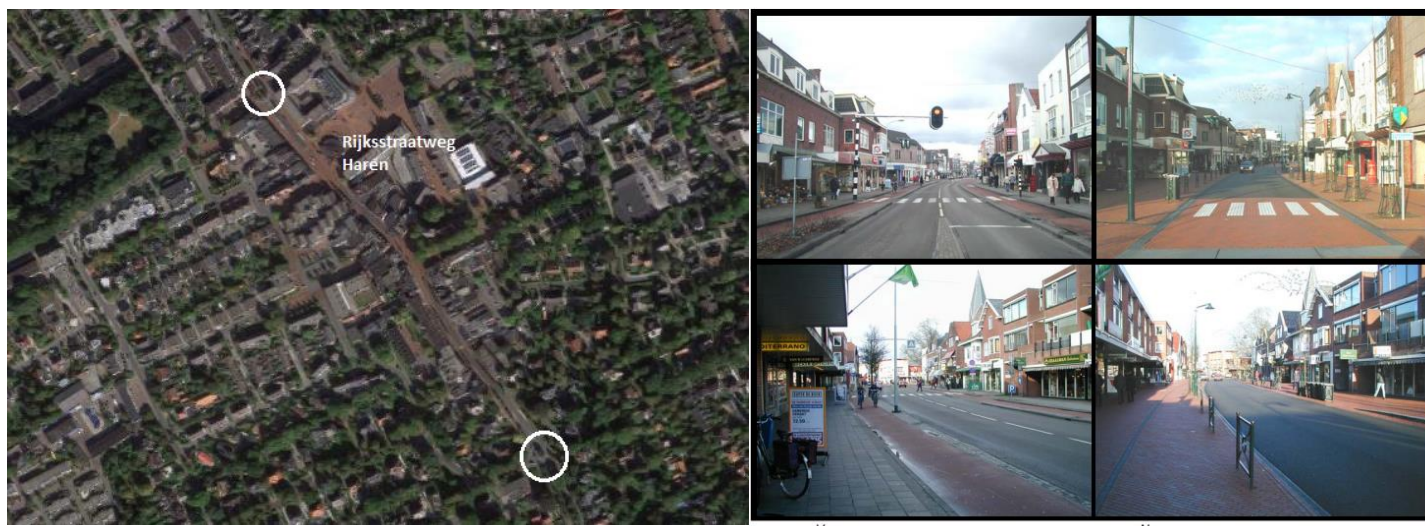
Nadat er gezocht is naar bereikbare Shared Space projecten die ook voldeden aan de selectiecriteria van de casussen, zijn er vier Shared Space projecten uitgekozen en de desbetreffende gemeenten benaderd voor interviews over het Shared Space project ter plaatsen. De Shared Space projecten zijn gesitueerd in Haren, Drachten, Haarlem en Arnhem. Door deze vier projecten te kiezen in verschillende steden wordt er voldaan aan de selectiecriteria eerder genoemd in dit hoofdstuk. In deze paragraaf worden de projecten één voor één beschreven en wordt er aangegeven welke overheden en personen zijn geïnterviewd.

3.4.1 Rijksstraatweg Haren

Het dorp Haren is gesitueerd in de provincie Groningen op circa 7 kilometer afstand van de stad Groningen. De Rijksstraatweg in Haren is de hoofdweg door het dorp heen en fungeert als belangrijke winkelstraat in het dorp. Op afbeelding 3.2 is te zien waar de Rijksstraatweg precies gelegen is en welk gedeelte is heringericht naar het Shared Space concept. Het gaat om een traject van circa 550 meter waar in 2002 begonnen is met uitvoeren van de herinrichting en de oplevering vond plaats in 2003. De reden van de herinrichting was doordat de gemeente Haren was begonnen met het uitvoeren van het Komplan Haren. Het doel was om het dorpscentrum aantrekkelijker te maken door onder andere het versterken van het verblijfskarakter. Het moest een veiligere straat worden die ongestoord winkelen bevordert. Een concretere aanleiding van de herinrichting van de Rijksstraatweg was de slechte staat van de weg en dat er groot onderhoud nodig was (Public space info, 2011). Op afbeelding 3.3 is de voor en na situatie geschetst. De nieuwe situatie van de Rijksstraatweg heeft geleid tot verschillende aanpassingen. De snelheid is verlaagd naar 30 km/h, geasfalteerde rijkstrook van 6 meter zonder asmarkering, trottoirs van 4 meter met klinkers zonder niveauverschil met de rijstrook, twee zebapaden geplaatst op verzoek van gebruikers, pleinen gecreëerd met klinkers van gevel tot gevel op voormalige kruispunten en de entree van het gebied wordt gemarkeerd met rotondes (Public space info, 2011).

Geïnterviewden

Om het Shared Space gebied van de Rijksstraatweg te onderzoeken, te kijken hoe dit is geïmplementeerd en wat het belang is van evidence-based implementatie van Shared Space, is de gemeente Haren benaderd of zij bereid waren voor een interview. Willem Schwertmann, strategisch beleidsadviseur bij de gemeente Haren, en Arne Dijk, verkeerskundige bij de gemeente Haren, zijn de twee geïnterviewden bij het Shared Space project Rijksstraatweg Haren die in dit onderzoek onderzocht is. Zij waren beiden betrokken bij het proces van implementatie en/of zijn er later nog mee in aanraking gekomen tijdens evaluatie van het Shared Space gebied.



Figuur 3.2: Situatiekaart Rijksstraatweg Haren

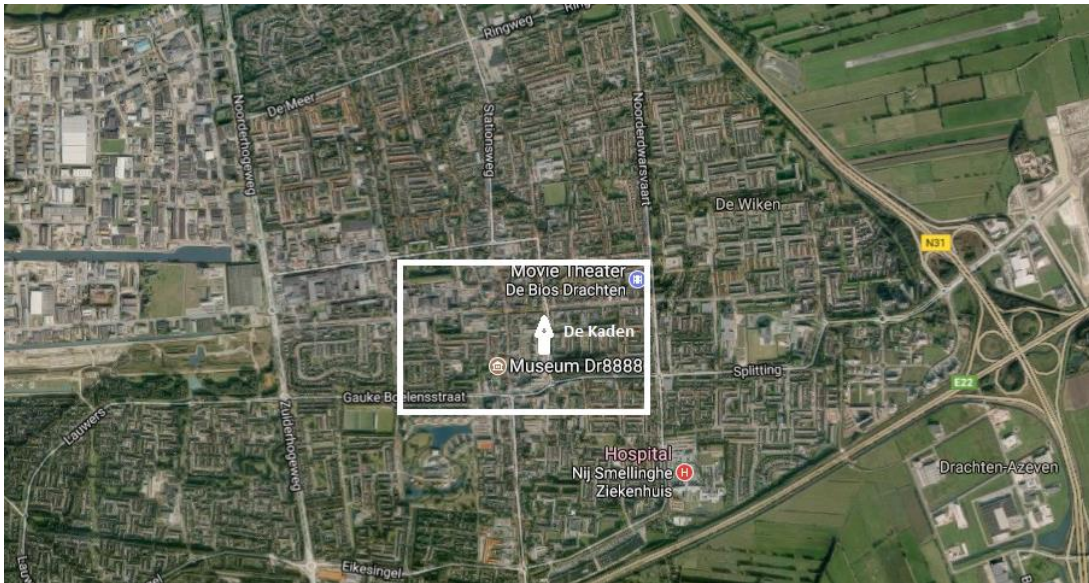
Figuur 3.3: Voor en na situatie van Rijksstraatweg Haren (Grontmij, 2012, p. 16)

3.4.2 De Kaden Drachten

Drachten is een stad gelegen in de noordelijke provincie Friesland. In de tijd dat Hans Monderman initiatief nam voor Shared Space projecten, was hij werkzaam bij de gemeente Smallingerland, waar Drachten ook onder valt. Het Shared Space concept bij de Kaden in Drachten was één van de eerste projecten van Monderman in een binnenstedelijk gebied met hogere verkeersintensiteit. De Kaden is in 2002 gerenoveerd tot een Shared Space gebied in Drachten (Kenniscentrum Shared Space, 2017). De Kaden is het kruispunt van de Torenstraat met de Drift in Drachten wat nu is ingericht als plein (Lutz & Foorthuis, 2011). Op figuur 3.4 is een kaart weergegeven met situering van het Shared Space gebied de Kaden. Eerder in de jaren negentig werd het kruispunt als een barrière beschouwd tussen het kernwinkelgebied en het uitgaansgebied De Kaden. Met de plannen van Monderman moest er een brug worden geslagen tussen beide gebieden. Voordat de herinrichting plaatsvond, werd de kruising gedomineerd door verkeerslichten, voorsorteervakken, bebording en asfaltverharding. Met de inrichting naar het Shared Space concept is er een pleinachtige ruimte ontstaan. Er zijn zo min mogelijk borden geplaatst en na het evalueren van het gebied is er een zebra pad toegevoegd voor overstekende bewoners (Kenniscentrum Shared Space, 2017). Een indruk van de voor en na situatie is weergegeven in figuur 3.5.

Geïnterviewden

Voor het Shared Space project de Kaden zijn drie personen geïnterviewd. Ten eerste Sjoerd Nota van het Shared Space Kenniscentrum in Leeuwarden en tevens eigenaar van het bureau *Ruimte voor Iedereen* voor verkeer en openbare ruimte. Sjoerd Nota was net na de realisatie van de Kaden stagiair bij de gemeente Smallingerland. Doordat Sjoerd Nota werkzaam was bij gemeente Smallingerland en op dit moment werkzaam is bij het Shared Space Kenniscentrum en zijn eigen adviesbureau heeft op het gebied van verkeer en openbare ruimte, was Sjoerd Nota een geschikt persoon om te benaderen voor een interview. Naast Sjoerd Nota zijn Jeannette Stockmann en Sander de Schiffart geïnterviewd. Beide zijn werkzaam bij de gemeente Smallingerland als beleidsmedewerker verkeer en vervoer op de afdeling ontwikkeling. Jeannette Stockmann was ten tijden van de realisatie van het project ook werkzaam bij de gemeente Smallingerland en heeft samengewerkt met Hans Monderman.



Figuur 3.4: Situatiekaart de Kaden Drachten



Figuur 3.5: Voor en na situatie van de Kaden Drachten (CROW fietsberaad, 2017)

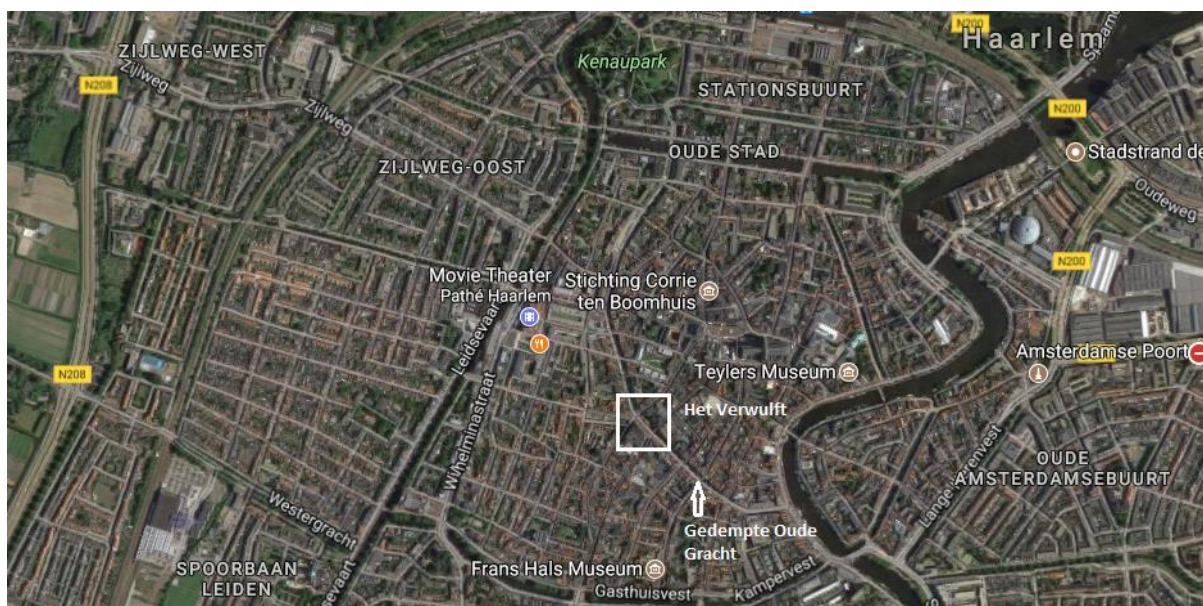
3.4.3 Gedempte Oude Gracht Haarlem (Het Verwulft)

De gedempte Oude Gracht is een belangrijke doorgangsroute in de stad Haarlem. De Zuidtangent, overige openbaar vervoer, (vracht)autoverkeer en een drukke fietsroute kruisen op een bepaald punt van de Gedempte Oude Gracht een belangrijke voetgangersverbinding voor winkelend publiek. Deze kruising van verschillende verkeersstromen wordt in Haarlem ook wel het Verwulft genoemd (Royal Haskoning, 2008). In figuur 3.6 is de situering van het Verwulft op een kaart weergegeven. Het Verwulft aan de Gedempte Oude Gracht was door deze verschillende verkeersstromen een barrière voor winkelend publiek in het centrum van Haarlem. Deze plek had ook geen enkele verblijfskwaliteit. In 2008 is het Verwulft heringericht en zijn er enkele principes vanuit het Shared Space concept toegepast (Ruimte voor Shared Space, 2011). Tussen de rijbaan en het trottoir is er nauwelijks niveauverschil gerealiseerd, er is geen middenstreep op de rijbaan en het bestratingsmateriaal is hetzelfde. Dit heeft geleid tot lagere rijsnelheid, meer beeldkwaliteit en een doorlopend winkelgebied (Ruimte voor Shared Space, 2011). Toch is volledige menging van verkeer geen optie geweest bij het Verwulft aan de Gedempte Oude Gracht in Haarlem. Dit komt doordat er anders geen vlotte doorstroming van de Zuidtangent kan worden gegarandeerd. Op het drukste punt

is de oversteek hier ook geregeld met verkeerslichten. Het pleinkarakter blijft wel van kracht door de inrichting en toepassing van klinkerverharding (Royal Haskoning, 2008). In figuur 3.7 is een voor en na situatie weergegeven.

Geïnterviewde

Voor de toepassing van Shared Space principes bij het Verwulft in Haarlem is de gemeente Haarlem benaderd voor het houden van een interview. Vanuit de gemeente Haarlem kwam Sander Bosma naar voren die betrokken was bij de implementatie van het Shared Space concept bij het Verwulft aan de Gedempte Oude Gracht. Het was echter niet mogelijk meerdere personen te interviewen doordat er verschillende functiewijzigingen plaats hadden gevonden, waardoor de juiste personen niet meer bij de gemeente Haarlem aanwezig waren voor een interview. Sander Bosma is op dit moment beleidsmedewerker verkeer bij de afdeling openbare ruimte, groen en verkeer bij de gemeente Haarlem.



Figuur 3.6: Situatiekaart Gedempte Oude Gracht Haarlem (Het Verwulft)



Figuur 3.7: Voor en na situatie van de Gedempte Oude Gracht Haarlem (Het Verwulft) (Royal Haskoning, 2008 & Ruimte voor Shared Space, 2011)

3.4.4 Steenstraat Arnhem

In 2010 is de Steenstraat in Arnhem heringericht volgens het Shared Space concept. De Steenstraat is een winkelstraat in Arnhem nabij het centrum. Naast een winkelfunctie heeft de straat ook een ontsluitingsfunctie voor autoverkeer vanuit het centrum en het noorden van de stad naar Arnhem-oost en Velp. De Steenstraat is een 500 meter lange straat met Rijks beschermd stadsgezicht aan de zuidkant van de straat (Kenniscentrum Shared Space, 2017). Op de situatiewaart van Arnhem in figuur 3.8 is te zien waar de Steenstraat zich bevindt. Het idee van de herinrichting van de Steenstraat volgens het Shared Space concept kwam oorspronkelijk vanuit de winkeliers en ondernemers uit de straat. Een 'Tafel van Tien' bestaand uit afgevaardigden van ondernemers, gemeente en bewoners hebben samen gezorgd voor een definitief ontwerp. De steenstraat is heringericht met donkere gebakken klinkers over de hele breedte van de straat. Het trottoir aan beide zijde van de rijbaan worden gescheiden door middel van schuinoplopende betonbanden. Het begin, het einde en de kruisingen zijn verhoogd aangelegd met éézelfde betonband. De Steenstraat is een eenrichtingsweg voor gemotoriseerd verkeer waarbij de maximum snelheid 30 km per uur bedraagt (Kenniscentrum Shared Space, 2017). In figuur 3.9 is een voor en na situatie weergegeven.

Geïnterviewden

Voor het onderzoek van de herinrichting van de Steenstraat volgens het Shared Space concept is de gemeente Arnhem benaderd voor een interview. Ten eerste was Hank Houtman bereid voor het interview over de implementatie van het Shared Space concept bij de Steenstraat in Arnhem. Hank Houtman was betrokken bij het project toen het in uitvoering was. Hij heeft vooral gesprekken met bewoners en ondernemers gevoerd om tot een gezamenlijk ontwerp te komen. Evert Schiphorst was de tweede persoon vanuit de gemeente Arnhem die bereid was om een interview af te geven. Evert Schiphorst zat tijdens het project bij de afdeling stadsontwikkeling van de gemeente Arnhem en fungeerde toen als verkeerskundige en technisch ontwerper. Op dit moment is Evert Schiphorst werkzaam als verkeerskundige bij de afdeling productbeheer met als vakgroep verkeer.



Figuur 3.8: Situatiewaart Steenstraat Arnhem



Figuur 3.9: Voor en na situatie van de Steenstraat Arnhem (Kenniscentrum Shared Space, 2017)

4. Resultaten

Via interviews en het doorzoeken van beleidsstukken is er naar antwoorden gezocht op de deelvragen 2 en 3. De resultaten van de interviews en de beleidsdocumentenanalyse worden in dit hoofdstuk gepresenteerd. De resultaten worden per casus weergegeven. Dit wordt gedaan door per casus een korte introductie van het project te geven waarin voornamelijk de aanleiding van het project naar voren komt, daarna in te gaan op de implementatie van het beleid van de casus, informatie en kennis, de evaluatie en het belang van evidence-based Shared Space beleid.

4.1 Haren

Eén van de eerdere Shared Space gebieden is gelokaliseerd in het midden van het centrum in Haren. Zoals al in het literatuuronderzoek aangegeven, gaat het hier om de Rijksstraatweg die in 2002 is gerenoveerd naar het Shared Space concept. Er zijn twee medewerkers van de gemeente Haren geïnterviewd. In het interview met de heer Dijk (2017), verkeerskundige bij de gemeente Haren (bijlage 4) was één van de aanleidingen van dit project dat er sprake was van groot onderhoud aan de wegconstructie en de riolering. “Doordat er toen alles uit moest, is er een project opgestart om samen met allerlei partijen zoals winkeliers, bedrijven en belangenbehartigers achter te komen wat er met dit stuk weg moest gebeuren” (Dijk, 2017, bijlage 4).

Implementatie

De implementatie van het Shared Space beleid kwam in een stroomversnelling nadat er contact was gelegd met Provincie Friesland en Hans Monderman doordat iedereen enthousiast werd over het Shared Space beleid (Schwertmann, 2017, bijlage 3). Er werd onder andere gekeken naar hoe de projecten in Drachten waren aangepakt. Vanaf de snelweg richting het centrum werd stuk voor stuk aangepakt. Dit werd gedaan door het houden van bijeenkomsten met bewoners en bedrijven. Hier werd volgens Schwertmann (bijlage 3) blanco gepraat met de bewoners over hoe het bepaalde stuk Rijksstraatweg moest worden ingericht. Bij deze bijeenkomsten was pers aanwezig, waardoor transparantie werd geboden aan de inwoners van de Gemeente Haren. Nadat er met inwoners een plan was opgesteld, ging dit naar de politieke arena waar de gemeenteraad er over ging vergaderen. Ondanks dat het Shared Space concept aangeeft dat er niets wordt geregeld door bewegwijzering, is toch besloten na overleg met bewoners en de gemeenteraad om een zebrapad te plaatsen. Vanuit kwetsbare doelgroepen, zoals ouderen, mensen met kinderen en het blinden instituut, gelegen dicht bij de Rijksstraatweg, kwamen vooral de bezwaren met betrekking tot het oversteken. Nadat dit aan het licht kwam, is volgens het interview met Schwertmann (bijlage 3) een onderzoek gestart naar het effect van Shared Space op mensen met minder gezichtsvermogen.

Informatie en kennis

De informatie en kennis die gebruikt is voor de implementatie van het Shared Space concept bij de Rijksstraatweg in Haren kwam van Hans Monderman en zijn projecten uit Friesland. Dijk noemt in het interview Monderman de Shared Space goeroe en de man die alle kennis en netwerken in huis heeft. Dijk gaf aan dat de gemeente er op dat moment ook vanuit ging dat Monderman overzicht had van alles wat er speelde qua informatie op wetenschappelijk gebied en dus verder zelf geen wetenschappelijke onderzoeken heeft geanalyseerd. Ook praktijkervaringen en informatie van andere gemeenten zowel in Nederland als in Europa is een belangrijk onderdeel van de herkomst van kennis met betrekking tot het implementeren van Shared Space (Interreg IIIB-project Shared Space, 2008).



Evaluatie

In het interview met Schwertmann kwam naar voren dat het project van de Rijksstraatweg geëvalueerd is. Dit kwam ook omdat de gemeente Haren Europese subsidies kreeg en internationaal overleg had in het kader van een Europees project. In dit kader werd er geëvalueerd op inhoud en het implementatieproces (Interreg IIIB-project Shared Space, 2008). Daarnaast wordt er aangegeven dat er diverse statistieken zijn bijgehouden met aantal ongevallen en slachtoffers. Dit is onder andere gedaan in 2008 door ingenieursadviesbureau Grontmij, nu Sweco Nederland. Hierin wordt duidelijk dat het aantal ongevallen sinds 1994 tot en met 2007 lineair gedaald is. De tabel met deze cijfers is terug te vinden in figuur 1 van bijlage 10. Daarbij komt ook nog dat sinds de herinrichting van de Rijksstraatweg tot en met 2007 maar één geregistreerd slachtoffer is geweest (Grontmij, 2008). Dit wordt ook aangegeven in het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan 2012-2017 (GVVP). Conclusies uit evaluaties zijn dat de Shared Space herinrichting heeft geleid tot verkeersveiliger omgeving en een verhoging van de aantrekkelijkheid van het centrum. De snelheid en het aantal ongevallen is gedaald sinds de herinrichting. Er wordt in het GVVP ook aangegeven dat dit niet automatisch geldt voor de beleving. De subjectieve veiligheid, het gevoel van veiligheid, wordt gekoppeld aan de duidelijkheid van een verkeerssituatie. Duidelijkheid hebben bij verkeerssituaties is bij Shared Space niet het geval, omdat hier de 'eigen ruimtes' juist worden weggenomen waardoor er onduidelijkheid ontstaat en weggebruikers meer op elkaar moeten letten. Dit sociale verkeersgedrag is vooral voor ouderen en kinderen lastig (Grontmij, 2012).

Evidence-based

Dijk geeft aan in het interview (bijlage 4) dat men vooraf niet wist of het Shared Space daadwerkelijk zou gaan werken. Het was vooral een innovatief idee van die tijd en ze wilden kijken wat er ging gebeuren. Schwertmann (bijlage 3) geeft in zijn interview aan dat het vooral logisch na denken was en dat het zou moeten werken. Shared Space gebeurt veel vanuit het gevoel. Volgens hem was er geen sprake van evidence-based implementatie op basis van wetenschappelijk onderzoek. Er is wel gekeken naar de eerdere projecten in Friesland en er is gebruik gemaakt van de expertise en kennis van Monderman. Beide geïnterviewden van de gemeente Haren, Dijk en Schwertmann (respectievelijk bijlage 3 en 4) laten weten dat ze het evidence-based beleid van Shared Space zeker wel belangrijk vinden en dat het kan helpen om draagvlak te creëren. "Als je daarmee het bewijs kan leveren dat het veiliger is, dan zou je het moeten doen natuurlijk" zegt Schwertmann. Dijk geeft in zijn interview wel een kanttekening bij het belang van evidence-based implementatie van beleid. Een wetenschappelijk onderbouwing geven per project is lastig. Dit komt omdat er ten eerste veel aspecten mee tellen. Ten tweede moet er goed over nagedacht worden wat er precies onderzocht moet worden en ten slotte zijn elke casus en de omstandigheden verschillend. Daarnaast denkt hij persoonlijk dat het interessant is om sociaal gedrag en communicatie binnen een Shared Space gebied wetenschappelijk te onderzoeken. Dit kan dan helpen om scherper te definiëren wat succesfactoren zijn en wat niet, alleen geeft hij aan dat de politiek en de samenleving daar nu niet dringende behoefte aan hebben.

4.2 Drachten

In het interview met Stockmann & Schiffart (bijlage 6) geeft Stockmann aan dat het Shared Space project bij de Kaden in Drachten één van de eerste plekken was met een grotere verkeersintensiteit waar het concept van Shared Space is toegepast. Daarnaast had Hans Monderman het idee om er een plek van te maken waar niet de auto de baas is, maar voetgangers en fietsers allemaal gelijkwaardig zijn. Volgens het interview met Stockmann & Schiffart was de herinrichting van de Kaden een proef om te kijken of Shared Space überhaupt kon. Monderman was in ieder geval overtuigd dat het beter was dan een kruising. In het interview gaf Stockmann (Bijlage 6) aan dat de politiek en wethouders er helemaal in mee gingen en vol achter de plannen van Monderman stonden. Volgens het interview met Nota (Bijlage 5) was de aanleiding van de herinrichting van de Kaden omdat de gemeente aan het zoeken was om een parkeerring rondom het centrum in te richten zodat het veilig is en geen barrière vormt tussen het centrum en buiten gelegen gebieden. De kaden was ook een plek wat hiermee te maken had. Het ontbrak aan ruimtelijke kwaliteit. Dit soort ingrepen zoals bij de Kaden zijn enerzijds uitgevoerd om het veiliger te maken, maar ook te zorgen voor betere leefbaarheid, een menselijker en meer ruimtelijke kwaliteit creëren (Interview met Nota, 2017, bijlage 5).

Implementatie

In het interview met Stockmann & Schiffart kwam naar voren dat het proces bij een stedelijk omgeving, zoals de Kaden, anders verloopt dan bij het aanpakken van een dorp. In een dorp heb je meerdere avonden waar dorpsbelangen besproken worden en bij een plek in een centrum is dit niet te doen. Dit komt onder andere doordat het veel complexer is dan in een dorp (Nota, 2017, bijlage 5). Toch is er wel een avond geweest waarop alle belanghebbenden uitgenodigd waren. Hier kon men zijn mening geven volgens Stockmann (Bijlage 6). Daarnaast is er veel contact geweest met blinde en slechtziende mensen en de belangenbehartigers van deze mensen. Uit deze gesprekken is gebleken dat in het ontwerp van de Kaden rekening gehouden moet worden met de beperkingen van deze doelgroep. Verder was het proces in een tijd waar de overheid iets ontwierp en dat werd toen ook voor gelegd aan de samenleving. Het was toen alleen nog mogelijk punten en komma's te wijzigen volgens Schiffart in het interview (Bijlage 6). Ook Nota geeft in zijn interview aan dat rond de implementatie van de Kaden de mate van participatie laag was.

Informatie en kennis

Aangezien Monderman werkzaam was bij de gemeente Smallingerland kwam volgens Stockmann de kennis over Shared Space voornamelijk bij Monderman vandaan. Stockmann geeft aan dat het zijn missie was om zijn ideeën ten uitvoer te brengen. Monderman bedacht zijn ideeën niet zomaar, maar had verschillende voorbeelden over de hele wereld gezien waar hij aan refereert. Letterlijk werd Drachten als een soort proeftuin gezien door Monderman (Stockmann & Schiffart, 2017, bijlage 6). In het interview met Nota wordt daar nog aan toegevoegd dat Monderman verbaal heel sterk was en mensen en bestuurders goed kon overtuigen en meenemen in zijn verhaal. Echter geeft Stockmann in haar interview aan dat er geen gebruik is gemaakt van wetenschappelijk onderzoek omdat Shared Space rondom de tijd van de herinrichting van de Kaden nieuw was en er nog geen gedegen onderzoek beschikbaar was.

Evaluatie

In het interview met Stockmann en Schiffart wordt duidelijk dat er nauwelijks eigen evaluaties zijn gedaan bij het Shared Space gebied de Kaden. Wat wel onder eigen evaluaties valt van de gemeente



Smallingerland is het toevoegen van een zebrapad na drie maanden. Stockmann geeft aan dat de gemeente Smallingerland ongelukken zagen gebeuren en dat vooral ouderen en kinderen moeite hadden met oversteken. Dit is ook terug te zien in het enige onderzoek waar de Kaden geëvalueerd is. Er is in 2013 een rapport uitgebracht waar NHL studenten samen met het Kenniscentrum Shared Space in Leeuwarden Shared Space gebieden hebben geëvalueerd in opdracht van de gemeente Smallingerland. Hierin komt naar voren dat de Kaden het hoogste percentage vermijdingsgedrag door ouderen vertoont. Dit is namelijk iets meer dan 25% van de weggebruikers op de kruising van de Kaden. Daarnaast geeft Kenniscentrum Shared Space in het rapport aan dat bij de Kaden vaak het recht van de sterksten geldt. Op deze manier is het moeilijk oversteken voor ouderen, fietsers en wandelaars (NHL Kenniscentrum Shared Space, 2013). Volgens een artikel in het Friesch Dagblad nam bij de Kaden de ernst van de ongevallen af en zijn het nu vooral 'sorry ongevallen' (Fraanje, 2012). Volgens Nota in zijn interview blijft het ontzettend ingewikkeld en lastig om gemeentes er toe te bewegen om projecten goed te evalueren. Snelheden meten met een telslang wil nog wel, maar hele proces doorlichten is lastig (Nota, 2017, bijlage 5).

Evidence-based

Stockmann geeft aan dat het moeilijk is om aan te geven of het Shared Space beleid van de gemeente Drachten evidence-based is of niet. Volgens Stockmann is elk punt anders en dat is met name bij Shared Space zo. Stockmann zegt het volgende: " Pak je het CROW boek bladzijde zoveel en er is een bepaalde verkeersoplossing voor een bepaalde kruising. Dat heb je bij Shared Space niet" (Stockmann & Schiffart, 2017, bijlage 6). In het interview met Stockmann & Schiffart wordt wel duidelijk dat er gekeken wordt naar andere projecten en gemeenten die eenzelfde project hebben uitgevoerd. Daarnaast was Hans Monderman erg innovatief en had kennis van Shared Space die niet veel andere mensen hadden. Nota geeft duidelijk aan in zijn interview dat er geen sprake was van evidence-base beleid. Dat deed hij met de volgende zin: " Evidence-based nee, gewoon doen. Gewoon doen en kijken waar het op uitkomt" (Nota, 2017, bijlage 5). Daarnaast is Shared Space vooral gebaseerd op praktijkervaringen volgens Nota. Schiffart geeft aan dat het aan de ene kant wel belangrijk kan zijn dat men kan zeggen het werkt en dat is met dit onderzoek ook bewezen, maar aan de andere kant geeft Schiffart aan dat geen enkele situatie gelijk is en wat het moeilijk maakt om algemene onderzoeken te volgen. Daarnaast helpt evidence-based geïmplementeerd beleid wel in het onderbouwen van discussies. In het interview wordt ook aangegeven dat het belang van evidence-based implementatie van Shared Space niet zo heel groot is. Via de volgende citaat uit het interview wordt dit duidelijk: "Het is gemakkelijk dat je bij nieuwe projecten misschien wat vaker met iets kan wapperen het is bewezen en aan kan tonen dat het werkt. Maar verder ook niet" (Stockmann & Schiffart, 2017, bijlage 6). Nota geeft aan dat een gemeente uit het zuiden van het land meer baat bij zou hebben met gesprek met een professional of met Jeannette Stockmann dan literatuur te moeten lezen. Het belang is daar volgens Nota minder hoog om echte evidence-based beleid te implementeren maar het is meer gefocust op persoonlijke kennis en praktijkervaringen. Nota zelf, samen met het Kenniscentrum, vindt wel dat alle kennis die op tafel komt om de openbare ruimte beter te maken van groot belang is. Een kanttekening die Nota hierbij maakt is dat hij ook snapt dat het lezen van literatuur en wetenschappelijk onderzoek niet de primaire taak is van de gemeente zelf. Het Kenniscentrum speelt hierin een rol door de onderzoeken te doen en daarnaast handreikingen te geven aan de gemeente (Nota, 2017, bijlage 5).

4.3 Haarlem

In het interview met Bosma van de gemeente Haarlem gaf Bosma aan dat het deel wat als Shared Space in eerste instantie werd aangeduid, Het Verwulft, onderdeel was van de hele herinrichting van de Gedempte Oude Gracht. Eén van de uitgangspunten was volgens Bosma het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit. Het Verwulft is het pleintje wat de winkelstraten aan elkaar koppelt. Door bij het Verwulft aanpassingen te doen volgens het Shared Space principe, was het de bedoeling dat de winkelstraat meer één plek en geheel werd. De oude situatie met verkeerslichten was vooral een barrière voor de gebruikers (Bosma, 2017, bijlage 7). De aanleiding van de herinrichting van de Gedempte Oude Gracht in Haarlem is ontstaan vanuit de noodzakelijke onderhoudsbeurt aan de rioleringen. Omdat de busroute Haarlem/Schiphol, oftewel de Zuidtangent, een drukke route was en veel potentie had om nog meer te groeien is er met subsidie een busbaan aangelegd wat eventueel later nog omgetoverd kon worden tot een trambaan. Dit is mogelijk omdat er een meter betonnen fundering onder de weg is geplaatst.

Implementatie

Tijdens het implementeren van Shared Space kenmerken bij het Verwulft in Haarlem is er uitgebreid participatie en inspraak geweest vanuit verschillende partijen. Bewoners, wijkraden, belangenverenigingen, fietsersbond, vervoerder en winkeliersverenigingen hebben allemaal om tafel met de gemeente gezeten en konden zijn of haar mening uiten. Daarnaast was de provincie Noord-Holland er bij betrokken als opdrachtgever/uitvoerder. Gedurende het proces zijn er vele maatregelen in het ontwerp gepast omdat er werd geconstateerd dat helemaal geen regels, zoals het Shared Space principe werkt, niet ging werken. Bosma geeft ook het voorbeeld dat er was geconstateerd dat vooral op zaterdag met de drukte geen verkeerslichten en belijning etc. te gevaarlijk was. Er is hierdoor toch belijning aangegeven ter hoogte van de rijbaan zodat fietsers en voetgangers weten dat daar de rijbaan is en niet over de lijn van de rijbaan heen wachten voordat men kan oversteken. Verkeerslichten zijn er hierdoor ook weer geplaatst en is de voorrang weer geregeld (Bosma, 2017, bijlage 7).

Informatie en kennis

Volgens Bosma is er tijdens de ideeën van eventueel Shared Space beleid rondom het Verwulft contact geweest met Monderman uit Drachten. Daarnaast zijn er nog een aantal mensen langs gekomen die er veel van af weten om er wat over te vertellen. Kanttekening die Bosma wel maakte is dat de voorbeelden van Monderman rustigere plekken waren zodat het moeilijk was een vergelijking te maken. Uit de vormgeving van de rotonde bij het Laweiplein in Drachten hebben ze gemerkt dat Shared Space niet honderd procent geregeld hoeft te zijn. Hierdoor was de stap voor de gemeente Haarlem minder groot om ook maatregelen in het ontwerp te passen. Monderman heeft de gemeente Haarlem een verhaal met intensiteit verteld en filmpjes laten zien met plekken van hoe deze voor en na de herinrichting functioneerden. Bosma gaf aan dat het niet zeker was of er naar wetenschappelijk onderzoek gekeken is. Volgens Bosma was er wel gekeken naar de hoeveelheid voetgangers die oversteken en de hoeveelheid bussen die langs rijden. Deze cijfers zijn niet gepubliceerd en niet ter inzage voor dit onderzoek (Bosma, 2017, bijlage 7).

Evaluatie

Bosma geeft aan dat de aanpassingen die naderhand zijn gedaan, zijn onderbouwd omdat het Verwulft is geëvalueerd. Tijdens de evaluatie was er geconstateerd dat er bepaalde dingen niet werkten en aan de hand daarvan zijn er aanpassingen gedaan. In het interview met Bosma wordt wel



aangegeven dat er geen rapporten zijn opgesteld van de evaluaties. De evaluaties zijn op basis van constatering en meldingen over de openbare ruimte. Volgens Bosma zijn er nauwelijks ongeval gegevens beschikbaar omdat er een lange periode is geweest waar de ongevallenregistratie slecht geregeld was. Deze periode is op dit moment net achter de rug. Intern is er ook geen sprake geweest van evaluaties omdat het een gewone inrichtingsvraagstuk betreft en daarom volgens het gebruikelijke proces is toegepast (Bosma, 2017, bijlage 7).

Evidence-based

Volgens Bosma is het evidence-based gedeelte achteraf gekomen. Zoals al eerder aangegeven zijn er aanpassingen achteraf gemaakt en deze aanpassingen waren op basis van constatering en op die manier onderbouwd. Daarnaast geeft Bosma aan dat vooraf wetenschappelijk onderbouwen moeilijk is omdat elke plek anders is en het gebruik anders wordt ingevuld. Tevens geldt dat tijdstip van onderzoeken ook meespeelt, maandagmiddag is veel rustiger, waar het Shared Space principe eventueel wel werkt, dan een zaterdagmiddag waar het Verwulft te maken heeft met één stroom aan voetgangers en fietsers. Bosma geeft wel aan dat het belang van een wetenschappelijk onderbouwd Shared Space beleid vooral in de grote lijnen zit. Men bekijkt de grote lijnen van het Shared Space principe wanneer het idee komt om het te gaan implementeren. Er worden dan afwegingen gemaakt om bepaalde maatregelen toe te passen en er wordt gekeken welke opties er allemaal zijn. Verder in het proces van implementatie wordt er specifiek gekeken wat wel en niet werkt. Het kan dan ook blijken dat het niet honderd procent Shared Space is. Volgens Bosma is het belang van evidence-based implementatie van Shared Space afhankelijk van wat er bereikt moet worden. Als een overheidsinstantie of organisatie wil dat er overall Shared Space wordt geïmplementeerd behalve als het echt niet kan, dan is het belangrijk dat dat goed en wetenschappelijk onderbouwd wordt. De gemeente Haarlem gebruikt het Shared Space principe niet op deze manier, dus voor de gemeente Haarlem is het niet van belang om Shared Space als evidence-based beleid te implementeren. Dit geeft Bosma ook aan met de volgende citaat: “Voorbeelden van andere plekken kunnen de aanleiding zijn om zelf iets te gaan bedenken, maar dan moet je nog wel zelf je eigen bewijs gaan maken” (Bosma, 2017, bijlage 7).

4.4 Arnhem

De Steenstraat in Arnhem zag er uit als een jaren 70 straat met allemaal betonstenen, plantvakjes en bankjes. Het feit dat de riolering ook in slechte staat was, was genoeg aanleiding voor de gemeente om de steenstraat een opknapbeurt te geven. Volgens Schiphorst is Monderman langs geweest om Shared Space te promoten op een energieke manier waardoor de gemeente heel graag ook Shared Space wilde toepassen. Op dat moment was ook het idee om de Steenstraat aan te pakken en was dit een goede plek om Shared Space principes toe te passen (Schiphorst, 2017, bijlage 9). Volgens Houtman hadden de ondernemers al een plan gemaakt voor de herinrichting van de Steenstraat met Shared Space kenmerken erin verwerkt. De ondernemers hadden het gelijk via de politiek gespeeld waardoor de politiek de opdracht gaf om Shared Space kenmerken toe te passen bij de Steenstraat in Arnhem (Houtman, 2017, bijlage 8).

Implementatie

Zoals al aangegeven hadden ondernemers een plan paraat liggen die ook door de politiek al bekeken was. De bewoners stonden ook achter het plan waardoor het eerste gesprek met de bewonersgroep goed verliep. Houtman geeft aan in het interview dat voor stedenbouwkundigen en landschapsarchitecten dit een uitzonderlijke manier was en waar ze niet zozeer op zaten te wachten binnen de gemeente. Daarnaast moest er bij het plan nog wel rekening gehouden worden met het feit dat het een beschermd Rijksstadsgezicht betrof. Volgens Houtman is er een heel nieuw ontwerp gemaakt en is er niet verder gegaan met het ontwerp van de ondernemers. Schiphorst geeft aan dat er eerst kaders zijn opgesteld met uitgangspunten voor die straat. Daarna is er samen met bewoners en ondernemers een plan opgesteld (Schiphorst, 2017, bijlage 9). De groep bewoners en ondernemers werd ook wel de tafel van 10 genoemd volgens Houtman in het interview. Samen met de gemeente is er de mogelijkheid geweest om via een maquette te schuiven met het ontwerp om samen tot een eindontwerp te komen (Houtman, 2017, bijlage 8).

Informatie & Kennis

Uit het interview met Houtman blijkt dat Sjoerd Nota vanuit het Shared Space instituut informatie heeft verschaft voor de gemeente Arnhem. Sjoerd Nota is er actief bij betrokken geweest en heeft een aantal keren een bijeenkomst bijgewoond met bewoners en ondernemers van de tafel van 10. Houtman geeft het volgende ook in een citaat weer: "Wij zijn heel erg afgegaan op de kennis van Sjoerd Nota" (Houtman, 2017, bijlage 8). Goed voorbeeld hiervan is dat Houtman aangeeft dat er gekeken is naar het aantal motorvoertuigen per etmaal en wat daar de grens van is in samenhang met Shared Space. Houtman gaf aan dat de straat op 14.000 voertuigen per etmaal zat terwijl de grens tussen 8.000 en 10.000 zou liggen. Het Shared Space Instituut gaf aan dat het wel kon en daarom is de gemeente Arnhem er ook mee doorgegaan. "Dus echt wel een experiment eigenlijk" geeft Houtman aan in zijn interview (Houtman, 2017, bijlage 8). Schiphorst zegt daarnaast nog het volgende: "Wetenschappelijk onderzoek is eigenlijk niet gebruikt". Houtman geeft hetzelfde aan want volgens Houtman was er 10 jaar geleden nog niet zoveel onderzoek gedaan. Naast de kennis van Sjoerd Nota vanuit het Shared Space Instituut is de gemeente Arnhem ook langs geweest bij het Shared Space project in Haren en heeft daar ook kennis opgedaan (Schiphorst, 2017, bijlage 9).

Evaluatie

Volgens Schiphorst en Houtman is er nadat de Steenstraat was heringericht een enquête gehouden onder verschillende groepen belanghebbenden. Uit de resultaten van de enquête bleek dat de Steenstraat een beetje veiliger is geworden door het Shared Space. Voorafgaand aan de herinrichting



van de Steenstraat is in 2010 een nulmeting gedaan. De enquêtes zijn gehouden onder voetgangers, fietsers, automobilisten, bewoners en ondernemers. Het bleek uit de vergelijking tussen de resultaten van 2010 en 2013 dat de veiligheid zowel subjectief als objectief licht was toegenomen. Met name voetgangers ervaren een betere verkeersveiligheid. Op winkel- en horecagebied is de Steenstraat verbeterd volgens de geënquêteerden. Aantal respondenten geven wel aan dat de drempels in de Steenstraat oncomfortabel zijn voor fietsers. De gemeente geeft aan dat als de drempels worden verwijderd het de snelheid van auto's weer zou verhogen. Mede door extra hoge kosten bij het verwijderen van de drempels, worden de drempels niet verwijderd (Verkeersnet, 2013). Volgens Houtman is er verder geen onderzoek meer gedaan (Houtman, 2017, bijlage 8).

Evidence-based

Volgens Houtman is het Shared Space geïmplementeerd beleid van de Steenstraat in Arnhem wel als evidence-based beleid geïmplementeerd. Dit wordt onderbouwd met het feit dat bijvoorbeeld de grens van motorvoertuigen per etmaal door het Shared Space instituut gebaseerd was op bewijzen uit Engeland en Duitsland waardoor het bij de Steenstraat ook geen probleem was. Daarnaast zijn collega's van Houtman in Haren geweest om praktijkvoorbeelden te bekijken. Haren was één van de weinige voorbeelden waar de Steenstraat zich mee kon vergelijken, dus zoveel vergelijkingsmateriaal was er niet volgens Houtman (Houtman, 2017, bijlage 8). Toch bleef het een soort experiment voor Arnhem om het Shared Space principe in de Steenstraat toe te passen omdat de Steenstraat grotere intensiteit heeft dan bijvoorbeeld de Rijksstraatweg in Haren. Daarentegen geeft Schiphorst aan dat het Shared Space beleid niet als evidence-based beleid beschouwd kan worden. Schiphorst zegt dat het een mooie kans was omdat men toch al de Steenstraat wou reconstrueren en dus kon het hier gelijk toegepast worden. Er was volgens Schiphorst ook niet naar wetenschappelijk onderzoek gekeken omdat de 'verkeersgoeroe' het wil wist en zei hoe het moest gebeuren. De 'verkeersgoeroe' had de kennis en op deze manier was het altijd gegaan volgens Schiphorst. Toch vindt zowel Schiphorst als Houtman het wel belangrijk dat Shared Space evidence-based wordt geïmplementeerd. Houtman zegt het volgende: "Het is veel makkelijker om mensen te overtuigen dat het werkt als je keurige onderzoeken kan laten zien en goede praktijkvoorbeelden. Dat zal zeker helpen." (Houtman, 2017, bijlage 8). Daarnaast kunnen dan makkelijker de best practice worden meegenomen en wordt het duidelijk welke strategie wel werkt en welke niet. Schiphorst geeft aan dat het belang er wel is. Volgens Schiphorst is het niet specifiek voor Shared Space projecten belangrijk dat er zowel kennis, praktijkervaringen en wetenschappelijk onderzoek is, maar dat geldt voor elk soort project. Schiphorst geeft ook het volgende aan: "Als je het aan de voorkant goed doet, denk ik dat het je alleen maar winst oplevert" (Schiphorst, 2017, bijlage 9) Hiermee wordt dus bedoeld dat als er degelijk onderzoek is gedaan vooraf een project, op basis van kennis, praktijkvoorbeelden en/of wetenschappelijk onderzoek, dit alleen maar beter is voor het uitvoeren van het project en het creëren van draagvlak bij verschillende partijen.



5. Analyse

In deze analyse zijn opvallende verschillen en vergelijkingen weergegeven tussen de verschillende casussen die zijn onderzocht. Daarnaast is er via tabel 5.1 en de toelichting antwoord gegeven op de tweede en derde onderzoeksvraag in dit onderzoek.

		Haren	Drachten	Haarlem	Arnhem
Implementatie	<i>Inspraak verschillende partijen</i>	Bijeenkomsten bewoners en bedrijven	Bijeenkomsten voor iedereen	Inspraak voor verschillende partijen	Tafel van 10 met bewoners/ ondernemers
	<i>Maatregelen toegepast</i>	In overleg zebrapad aangelegd	Aanpassingen voor ouderen, blinde en slechtziende mensen → Zebrapad	Belijning/verkeerslichten/voorrang geregeld	Ontwerp samen aangepast
	<i>Bezwaar aanwezig</i>	Ouderen, blinde instituut	Blinde en slechtziende	Vanuit verschillende partijen	Tafel van 10
Informatie & kennis	<i>Vanuit andere projecten</i>	Projecten uit Friesland	Monderman met voorbeelden vanuit de rest van de wereld	Monderman met voorbeelden uit Nederland	Shared Space project bij Haren
	<i>Vanuit professionals</i>	Hans Monderman	Hans Monderman	Hans Monderman/ Andere professionals	Sjoerd Nota en Kenniscentrum
	<i>Wetenschappelijk onderzoek</i>	Zelf geen wetenschappelijk onderzoek, Monderman had de kennis	Geen wetenschappelijk onderzoek	Niet bekend	Geen wetenschappelijk onderzoek
	<i>Eigen ervaringen</i>	Geen eigen ervaringen	Monderman, werkzaam bij gemeente	Geen eigen ervaringen	Geen eigen ervaringen
Evaluatie	<i>Ongevallenstatistieken aanwezig</i>	Aanwezig en lineair gedaald vanaf 1994 - 2007	Gedaald, nu 'sorry' ongevallen	Geen ongevallenstatistieken	Niet bekend
	<i>Externe evaluatie</i>	Aanwezig d.m.v. ongevallenstatistieken en enquêtes over veiligheid	Eigen observaties → ouderen en kinderen moeite met oversteken	Constateringen en meldingen	Enquête voor- en achteraf
	<i>Interne evaluatie</i>	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig
	<i>Verbeterde veiligheid</i>	Verkeersveiliger omgeving/ verhoging aantrekkelijkheid/ Subjectieve veiligheid	Ouderen hoog vermijdingsgedrag/ Moeite met oversteken	Niet bekend	Veiligheid verbeterd objectief en subjectief/ Drempels oncomfortabel



	<i>Rapportage</i>	GVVP 2012-2017 & Rapport van Grontmij	NHL studenten	Niet aanwezig	Niet publiekelijk
Evidence-Based	<i>Vooraf onderbouwd</i>	Niet onderbouwd, was innovatief idee en kijken wat er gebeurd	Niet onderbouwd, gewoon doen	Is moeilijk vooraf te onderbouwen → elke plek is anders	Praktijkvoorbeelden/ grens motorvoertuigen per etmaal/Toch experiment gevoel
	<i>Elementen evidence-based beleid</i>	Praktijkervaring projecten/ Kennis Monderman/ Wetenschappelijk onderzoek	Praktijkervaringen projecten/Kennis Monderman/ wetenschappelijk onderzoek	Praktijkervaringen projecten/ Kennis Monderman/ Wetenschappelijk onderzoek	Praktijkervaringen projecten/ Kennis Nota/ Wetenschappelijk onderzoek
	<i>Evidence-based project</i>	Niet compleet evidence-based project	Geen evidence-based project	Evidence-based achteraf	Verdeelde mening onder geïnterviewden
	<i>Belang evidence-based beleid aanwezig</i>	Aanwezig en helpt draagvlak te creëren/ Elk project is wel anders waardoor lastig is	Helpt onderbouwen van discussies/Aantonen dat het werkt/Kennis en praktijkervaringen belangrijker/Situaties zijn niet gelijk	Belang in grote lijnen/ Belang afhankelijk van wat instantie wil/Gemeente Haarlem geen belang	Belang is aanwezig/overtuigen door praktijkvoorbeelden en onderzoeken/ best practice meenemen/Vooraf project onderzoek doen → winst tijdens en achteraf

Tabel 5.2: Vergelijkende tabel Shared Space projecten



Toelichting analyse

In de kolommen van de implementatie is te zien dat elke casus gebruik heeft gemaakt van inspraak door verschillende partijen. Daarnaast heeft elke casus door het bezwaar van verschillende groepen maatregelen getroffen in het ontwerp. Opvallend in de kolommen van informatie en kennis is dat Hans Monderman bij drie van de vier casussen betrokken was als de professional met de kennis over Shared Space. Arnhem wijkt hier van af omdat tijdens de uitvoering van dit project Monderman overleden was. Sjoerd Nota heeft hier de rol van professional ingevuld. Elke casus heeft ook voorbeelden gezien van andere projecten. Drie van de vier casussen geeft aan dat er geen gebruik is gemaakt van wetenschappelijk onderzoek, waarbij Haren aangeeft dat Monderman deze kennis had. Bij de evaluatie kolommen valt op dat nergens een interne evaluatie heeft plaats gevonden. Ook is niet bij elke casus even nauwkeurig gekeken naar de verbetering van veiligheid zowel objectief als subjectief. Bij twee casussen was er alleen sprake van evaluatie door middel van constatering en/of meldingen. Bij het merendeel van de casussen bleek dat er vooraf geen sprake was van onderbouwing over het Shared Space beleid. Daarnaast is te zien dat bij elke casus het wetenschappelijk onderzoek deel niet aanwezig is. Wel was overal gebruik gemaakt van de kennis van professionals zoals Monderman en Nota en was er gekeken naar andere projecten voor praktijkervaring. Op deze manier wordt het Shared Space beleid bij de onderzochte casussen geïmplementeerd. Elke casus geeft aan dat er geen sprake was van Shared Space beleid wat evidence-based geïmplementeerd was. Het belang van evidence-based beleid is aanwezig. Het kan zorgen voor draagvlak en helpt bij het onderbouwen van discussies. Toch wordt er aangegeven dat elk project anders is waardoor het beleid evidence-based implementeren lastig is omdat er dan weinig tot geen onderbouwingsmateriaal is voor desbetreffende casus.

6. Conclusies, discussie en aanbevelingen

In dit hoofdstuk wordt er ten eerste antwoord gegeven op de hoofdvraag van dit onderzoek. Vervolgens wordt er een discussie weergegeven over de resultaten van het onderzoek en het verloop en proces van de scriptie. Als laatste worden er aanbevelingen gedaan voor eventueel vervolg onderzoek en voor overheden.

6.1 Conclusie

In deze paragraaf wordt er een antwoord gegeven op de hoofdvraag van dit onderzoek. De hoofdvraag luidt als volgt:

“In hoeverre is het van belang dat de implementatie van Shared Space evidence-based is in Nederland gezien vanuit verschillende overheden?”

Via het conceptueel model dat was gevormd uit het literatuuronderzoek bleek dat evidence-based beleid gericht op Shared Space verschillende elementen bevat voordat het evidence-based genoemd wordt. In het model was te zien dat er eerst gekeken werd naar informatie en kennis wat beschikbaar was. Deze informatie en kennis kan de vorm bevatten van professionele expertise, zoals Monderman en Nota, of bewijs uit wetenschappelijk onderzoeken. Het laatste element wat behandeld werd tijdens het conceptueel model was de ervaringen vanuit de praktijk. Deze bleken ook tijdens het kwalitatief onderzoek bij vier casussen in het resterende deel van het rapport zeer waardevol te zijn. Via interviews en beleidsdocumentenanalyses bleek dat geen één casus evidence-based geïmplementeerd Shared Space beleid had. Daarnaast was bij elke casus het wetenschappelijk onderzoek gedeelte uit het conceptueel model niet aan bod gekomen. Wel zijn de andere elementen, professionele expertise en praktijkervaringen, bij elke casus gebruikt. Opvallend was dat er nergens sprake was van interne evaluatie en externe evaluaties voornamelijk bestonden uit constatering en meldingen. Hieruit kan worden opgemaakt dat het belang van laten zien dat Shared Space invloed heeft, wat de gevolgen zijn en of het werkt of niet, nauwelijks aanwezig is. Tijdens het kwalitatief onderzoek is ook het belang van evidence-based Shared Space beleid aangehaald. Verschillende geïnterviewden geven aan dat het van belang kan zijn omdat het helpt discussies te onderbouwen, aan kan tonen dat het werkt en draagvlak kan creëren. Toch wordt er ook een kanttekening gegeven bij het belang van evidence-based beleid. Geïnterviewden geven aan dat elke situatie of project anders is, waardoor het lastig wordt om wetenschappelijk onderzoek te koppelen aan desbetreffende situatie. Daarnaast geeft Haarlem aan dat het belang alleen te vinden is in de grote lijnen van Shared Space beleid. Als er specifiek per project gekeken moet worden, wordt dit lastig. Tevens wordt er vanuit het Kenniscentrum Shared Space aangegeven dat het lezen van literatuur en wetenschappelijk onderzoek niet de primaire taak van een gemeente is. Gemeenten hebben eerder belang bij persoonlijke kennis en praktijkervaringen. Praktijkervaringen en kennis van professionals wordt daarnaast als de belangrijkste onderdelen van de evidence-based elementen uit het conceptueel model beschouwd. Om op basis van deze resultaten aan te geven in hoeverre het van belang is dat de implementatie van Shared Space evidence-based is in Nederland is lastig. Dit komt omdat de resultaten twee verschillende geluiden afgeven zoals hierboven beschreven. Evidence-based beleid bestaat niet alleen uit wetenschappelijk onderzoek. Praktijkervaringen en individuele professionele expertise zijn ook zeer belangrijke elementen. Volledige evidence-based beleid wordt niet bereikt doordat wetenschappelijk onderzoek niet



bekeken wordt. De casussen laten zien dat er degelijk belang is bij extra wetenschappelijk onderzoek omdat het helpt bij het onderbouwen en creëren van draagvlak. Hierdoor kan er gesteld worden dat het belang in zekere mate aanwezig is, alleen door de tegenstrijdigheid dit ook uit de resultaten naar voren is gekomen, is het lastig om een officieel en éénduidig antwoord te geven op de hoofdvraag.

6.2 Discussie

In deze paragraaf wordt het proces en verloop van het onderzoek tegen het licht gehouden en wordt er gekeken wat eventueel anders had ontmoeten. Daarnaast wordt er ook gereflecteerd op de resultaten van het onderzoek en gekeken wat dit onderzoek bijdraagt aan de maatschappij.

Reflectie op het onderzoek

Dit onderzoek begon met het schrijven van een literatuuronderzoek over Shared Space en evidence-based beleid. Het begrip evidence-based is een ruim en breed begrip waardoor het soms moeilijk was om de juiste artikelen uit te sorteren uit de vele artikelen die beschikbaar waren. Niet elk artikel was bruikbaar waardoor er veel tijd verloren ging bij het zoeken naar de juiste wetenschappelijke artikelen. Opvallend was dat er niet of nauwelijks evidence-based beleid gelinkt werd aan Shared Space in artikelen. Nadat er een basis was gelegd met artikelen en een conceptueel model was gevormd, werd er een plan gemaakt voor het uitvoeren van kwalitatief onderzoek. Het was moeilijk om een goede mix van casussen te vinden die door heel Nederland verspreid waren. Dit komt vooral doordat de meeste Shared Space projecten die bekend zijn, zich bevinden in het Noorden van Nederland. Doordat het lastig was om een mix van casussen door heel Nederland te krijgen, was het ook moeilijk om goed vergelijkbare casussen te benaderen. De casussen komen allemaal overeen met de selectiecriteria, alleen er is wel sprake van verkeersintensiteit verschillen tussen de casussen. Hierdoor kunnen de casussen niet optimaal met elkaar vergeleken worden. Bij de gemeente Haarlem werd er één interview afgenomen. Achteraf bleek dat er vanuit deze ene persoon weinig informatie is gekomen waardoor het lastig was om goede resultaten neer te zetten. De onderzoeker had hier nog een persoon met betrekking tot de casus in Haarlem, moeten interviewen. Naast de interviews werd er een beleidsdocumentenanalyse gedaan. Doordat de onderzoeker pas na de interviews ging zoeken naar beleidsdocumenten over de casussen, werd het toen pas duidelijk dat de beleidsdocumenten niet bij elke casus zo makkelijk te vinden waren. De onderzoeker had voor de interviews moeten kijken naar beleidsdocumenten zodat als er weinig documenten beschikbaar waren, dit kon worden voorgelegd aan de geïnterviewden. Tijdens dit onderzoek werd er te weinig gebruik gemaakt van de mogelijkheden van de geïnterviewden in het voorzien van beleidsdocumenten.

Reflectie op de resultaten

Uit de resultaten is het lastig om een éénduidig antwoord te creëren. Dit komt doordat er verschillende signalen worden weergegeven in de resultaten. Er wordt aangegeven dat het belang van evidence-based beleid met betrekking tot Shared Space er wel is omdat het zorgt voor draagvlak en ondersteuning van discussies. Maar aan de andere kant wordt er aangegeven dat niet elke casus of project gelijk is waardoor het moeilijk is om goed evidence-based beleid weer te geven. Extra duidelijk of meer zekerheid in het antwoord op de hoofdvraag was mogelijk geweest als er meer casussen onderzocht waren en meer personen per casus waren geïnterviewd. Tijdens de interviews heeft de onderzoeker weinig aandacht besteed aan de risico's die waren weergegeven in het conceptueel model. De risico's waren wel meegenomen in de vragenlijst, alleen niet op de juiste manier. Hierdoor kwamen er nauwelijks bruikbare antwoorden uit de interviews. Nadat twee



casussen op deze manier waren onderzocht, is de vraag aangepast. Bij de laatste twee casussen werd het wel meer duidelijk, maar ook daar lukte de onderzoeker het niet om juiste antwoorden te werven van de geïnterviewde personen. Juiste antwoorden hadden een zeer goede bijdrage kunnen leveren, omdat ze eventuele redenen waarom evidence-based implementatie van beleid niet werd gebruikt, zouden weergeven. Het feit dat er niet bij elke casus bruikbare beleidsdocumenten beschikbaar waren, had invloed op de resultaten. Op deze manier konden de resultaten vanuit de interviews niet geverifieerd worden met de beleidsdocumenten. Daarnaast waren er hierdoor ook niet overal grafieken en tabellen beschikbaar met eventuele evaluaties en ongevalstatistieken. Of er een goede balans zit in de communicatie tussen enerzijds de beleidsmakers en anderzijds de onderzoekers wordt onvoldoende duidelijk vanuit de resultaten. Hoe de beleidsmakers graag informatie willen krijgen met betrekking tot onderzoeken en contact willen hebben met onderzoekers is niet onderzocht. Echter wordt wel duidelijk dat de rol van het kenniscentrum hier belangrijk voor kan zijn om een schakel te worden tussen de beleidsmakers van gemeenten en de onderzoekers. Tijdens de dataverzameling kon hier meer worden uitgehaald zodat duidelijk werd wat de behoeften waren van beleidsmakers en wat het kenniscentrum hier in kan betekenen.

Dit onderzoek kan in zekere mate bijdragen bij de planning theorie en in de praktijk. Vanuit dit onderzoek is duidelijk geworden dat er ergens wel belang is bij gemeenten om meer wetenschappelijk onderzoek voor handen te hebben. Deze onderzoeken gaan dan over of Shared Space daadwerkelijk werkt in bepaalde situaties. Dit is een kans voor onderzoekers om hier mee aan de slag te gaan en op in te haken. Daarnaast worden er vier verschillende casussen uitgebreid beschreven van proces van implementatie tot uiteindelijk uitgevoerd plan. Hier kunnen andere gemeenten, die inzicht willen krijgen in het invoeren van Shared Space beleid, informatie uithalen. Uit dit onderzoek blijkt ook dat evidence-based beleid met betrekking tot Shared Space alleen de onderdelen praktijkervaringen en kennis van professional gebruiken. Hier kan de planning theorie op in haken door meer onderzoeken te laten zien met verschillende praktijkervaringen van projecten en door te zorgen dat de professionals op de hoogte blijven van de laatste theorieën. Op deze manier kunnen de professionals de adviserende rol goed invullen.

6.3 Aanbevelingen

Aan de hand van dit onderzoek komen er een aantal aanbevelingen naar voren. Deze kunnen gaan over een vervolg onderzoek wat gedaan moet worden of het zijn directe actiepunten. Hieronder worden de aanbevelingen in een opsomming weergegeven.

- Voor een vervolg onderzoek is het een optie om praktijkervaringen van Shared Space projecten beter in kaart te brengen. Uit dit onderzoek bleek dat overheden met een nieuwe Shared Space project, veel waarde hechten aan praktijkervaringen van andere projecten. Als dit goed en duidelijk in kaart wordt gebracht, is het makkelijker voor overheden om dit te raadplegen.
- Een goede optie voor een ander vervolg onderzoek is het in kaart brengen of Shared Space wel of niet werkt op verschillende locaties. Uit dit onderzoek bleek dat hier vraag naar was omdat de overheden op deze manier kunnen afwegen en vergelijken of het bij hun eigen project ook werkt of niet. Het bleek dat de onderzochte gemeenten daar tot op heden nauwelijks naar hadden gekeken of konden kijken doordat er nauwelijks onderzoek over



beschikbaar is. Dit kan ook komen doordat er toch sprake blijft van context afhankelijke variabelen en dus niet elk project met elkaar vergeleken kan worden.

- Vanuit Sjoerd Nota, werkzaam bij Kenniscentrum Shared Space en geïnterviewde voor de casus van de Kaden, kwam een aanbeveling om beter en meer de kennis te benutten van de mensen die betrokken zijn bij verschillende projecten. Nota geeft aan dat de kennis bij de mensen tussen de oren zit. Als dit wordt benut en in kaart wordt gebracht, hebben andere gemeenten en projecten daar baat bij. Daarnaast is ook duidelijk geworden vanuit dit onderzoek dat kennis van professionals graag gebruikt wordt voor vervaardigen van kennis van nieuwe projecten bij nieuwe gemeenten. Als de kennis van andere professionals ook naar boven komt, wordt dit makkelijker voor gemeenten om deze kennis te raadplegen.
- De rol van het Kenniscentrum kan zeer belangrijk worden. Het kan een belangrijke schakel worden tussen wetenschappelijk onderzoek met betrekking tot Shared Space en de informatie uit deze onderzoeken vertalen en overdragen aan gemeenten. Er wordt namelijk aangegeven door het Kenniscentrum dat het bekijken en lezen van wetenschappelijke onderzoeken niet de primaire taak is van gemeenten. Invulling van de rol op deze manier is op dit moment zwak mede doordat het Kenniscentrum is verbonden aan een HBO instelling en er sprake is van een gebrek aan geld en tijd tekort. Het versterken van deze rol en het Kenniscentrum centraal stellen als schakel tussen wetenschappelijk onderzoek en de praktijk, zoals de gemeenten, kan een belangrijke bijdrage leveren aan het vergroten van evidence-based beleid met betrekking tot Shared Space in Nederland.



Bibliografie

Allmendinger, P. (2002). *Planning Theory*. New York, Palgrave.

Bax, C., de Jong, M., Koppenjan, J. (2010). Implementing evidence-based policy in a network setting: road safety policy in The Netherlands. *Public Administration* 88: 3, p. 871–884.

Clifford N., Cope M., Gillespie T., French S. (2016). Key methods in geography, *Sage Publications*, Third edition, 2016.

CROW. (2011). Duurzaam Veilig en Shared Space, *CROW*, 303, 2011

CROW fietsberaad. (2017). Shared Space intersection De Kaden. Geraadpleegd op 8 juli 2017 via <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=en§ion=voorbeeldenbank&mode=detail&repository=Shared-space-intersection+De+Kaden>

De Marchi G., Lucertini G., Tsoukiàs A. (2014). From evidence-based policy making to policy analytics, *Ann Oper Res*, 236, 2016, p. 15-38.

Fraanje W. (2012). Ruimte delen: Shared Space light, je hebt er niks aan. *Friesch Dagblad*, 4 februari 2012.

Gordon R.A., Rowe H.L., Garcia K. (2014). Promoting family resilience through evidence-based policy making: reconsidering the link between adult – infant bedsharing and infant mortality, *Family Relations*, 64, February 2015, p. 134-152.

Grontmij (2008). Shared Space Haren. Projectnummer 262029. Haren: Grontmij Nederland bv.

Grontmij (2012). Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan 2012-2017. Projectnummer 314988. Haren: Grontmij Nederland bv.

Hammond V. and Musselwhite C. (2013). The attitudes, perceptions and concerns of pedestrians and vulnerable road users to Shared Space: A case study from the UK, *Journal of Urban Design*, 18-1, February 2013, p. 78-97

Hamilton-Baillie B. (2008). Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic. *Built Environment* 34:2, p.161-181

Head B.W. (2015). Toward More “Evidence-Informed” Policy Making?, *Public Administration Review*, 76-3, April 2016, p. 472-484.

Hewison A. (2008). Evidence-Based Policy, *Policy, Politics & Nursing Practice*, 9:4, November 2008, p. 288-298.

Hunink M.G.M. (2004). Does evidence based medicine do more good than harm?, *The BMJ*, 329, 28 October 2004, p. 1051.

Imrie R. (2012). Auto-disabilities: the case of shared space environments, *Environment and Planning A* 2012, Vol. 44, 2012, p. 2260-2277.



- Interreg IIB-project Shared Space. (2008). Shared Space: Van project naar proces. *Provincie Fryslan*, februari 2008, p. 1-56.
- Karndacharuk A., Wilson D.J., Dunn R. (2014). A Review of the Evolution of Shared (street) Space Concepts in Urban Environments, *Transport Reviews*, 34:2, februari 2014, p. 190-220.
- Kenniscentrum Shared Space. (2017). Kennisbank Shared Space De Kaden. Geraadpleegd op 8 juli 2017, via <http://www.shared-space.org/Locaties?locationid=58658985daa10b33ef000039>
- Kenniscentrum Shared Space. (2017). Kennisbank Shared Space Steenstraat. Geraadpleegd op 24 augustus 2017, via <http://www.shared-space.org/Locaties?locationid=5874b09adaa10b35e100000b>
- Kruyswijk M. (2016). Ongelooflijk, maar er gaat niks mis in Shared Space, *Het Parool*, Februari 2016.
- Krizek K., Forysth A., Slotterback C.S. (2009). Is There a Role for Evidence-Based Practice in Urban Planning and Policy?, *Planning Theory & Practice*, 10:4, December 2009, p. 459-478.
- Leicester G. (1999). Viewpoint: The Seven Enemies of Evidence-Based Policy, *Public Money & Management*, 19:1, March 2010, p. 5-7.
- Lutz S., Foorhuis W. (2011). Shared Space - het concept en zijn toepassing, *Ministerie van Infrastructuur en Milieu*, 2011, p. 1-54.
- Moody S. and Melia S. (2014). Shared Space: Research, policy and problems. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Transport* -, 167 (6), p. 384-392
- NHL kenniscentrum Shared Space. (2013). Uitkomsten evaluatie Shared Space in Smalingerland. Leeuwarden, Kenniscentrum Shared Space – NHL Hogeschool.
- O’Leary Z. (2010). The essential guide to doing your research project, *Sage Publications*, 2010.
- Public space info. (2011). Projectbeschrijving Rijksstraatweg Haren. Geraadpleegd op 8 juli 2017, via https://www.publicspaceinfo.nl/media/uploads/files/SHAREFOUND_2011_0001.pdf
- Rafferty G. (2012). Embracing the Creation of Shared Space: Considering the Potential Intersection between Community Planning and Peace-building, *Space and Polity*, 16:2, August 2012, p. 197-213.
- Royal Haskoning. (2008). Openbare ruimte – Shared Space. *Royal Haskoning*, 2008, p. 1-11.
- Ruimte voor Shared Space. (2011). Shared Space in Haarlem. Geraadpleegd op 8 juli 2017, via https://www.ruimtevoor.nl/sharedspace/voorbeelden_shared_space/nederland_shared_space/Haarlem/index.html
- Verkeersnet. (2013). Steenstraat beetje veiliger door shared space. Geraadpleegd op 1 september 2017, via <https://www.verkeersnet.nl/10317/steenstraat-beetje-veiliger-shared-space/>