An aerial photograph of a busy city square. In the foreground, a silver hatchback and a black sedan are parked on the pavement. A large group of people is gathered in the middle ground, some standing and talking, others walking. Several bicycles are parked in a designated area near a yellow building with a red-tiled roof. The building has a sign that reads 'AV BOER'. A person is operating a camera on a tripod in the center of the square. The background shows more people walking and a tree with green and yellow leaves. The overall scene depicts a vibrant, shared urban space.

# Shared Space: wel of niet?

*De beweegredenen van Nederlandse gemeenten om met het oog op de verkeersveiligheid wel of niet te kiezen voor Shared Space.*

Yorick Haaze

---

## Colofon

Titel:	Shared Space: wel of niet?
Ondertitel:	De beweegredenen van Nederlandse gemeenten om met het oog op de verkeersveiligheid wel of niet te kiezen voor Shared Space.
Datum:	11 juni 2019
Plaats:	Zuidwolde Dr.
Auteur:	Yorick Haaze
Studentnummer:	S3240975
Contact:	<a href="mailto:yorickhaaze@gmail.com">yorickhaaze@gmail.com</a>
Opleiding:	Technische Planologie Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen Rijksuniversiteit Groningen
Jaargang:	2018-2019
Begeleider:	Dr. F. Niekerk
Bron voorblad:	Eltis, 2016

## Samenvatting

Het beleidsconcept Shared Space bestaat ruim 20 jaar en wordt door steeds meer gemeenten in Nederland (maar ook wereldwijd) toegepast. De oorzaak achter deze toenemende populariteit is aan verschillende aspecten toe te schrijven. Zo kan Shared Space de doorstroming in het verkeer bevorderen, de ruimtelijke kwaliteit verbeteren, socialer verkeersgedrag in de hand werken, maar Shared Space kan (mogelijk) ook het aantal (en de ernst van) ongelukken doen terugdringen. In de literatuur ontbreekt echter de informatie over de beweegredenen van gemeenten om wel of niet te kiezen voor het concept. Dit onderzoek zal hier meer duidelijkheid over verschaffen. Niet alleen de afwegingen die worden gemaakt zijn onderzocht maar ook de onderbouwing van deze afwegingen. Dit is gedaan door te kijken naar de mate waarin het concept Shared Space wordt geëvalueerd. In het kwalitatieve onderzoek, waarin beleidsmedewerkers van negen Nederlandse gemeenten zijn geïnterviewd, wordt de focus gelegd op het aspect van verkeersveiligheid, omdat het uitgangspunt van Shared Space op dit vlak een bijzondere tegenstelling creëert. De subjectieve veiligheid wordt met het concept Shared Space namelijk voor een deel weggenomen. Doordat mensen hierdoor alerter en voorzichtiger zullen handelen in het verkeer neemt de objectieve veiligheid mogelijk toe. Dit effect is echter niet bewezen. Uit de data kwam de geschetste tegenstelling nadrukkelijk naar voren. Shared Space lijkt in de praktijk tot minder ongevallen te leiden. Bepaalde groepen mensen, met name ouderen en gehandicapten, voelen zich hier echter dusdanig onveilig dat ze deze gebieden in sommige gevallen mijden. Beleidsmakers maken hierbij ieder hun eigen afweging. De ene gemeente is hierdoor terughoudend met Shared Space, de andere gemeente stelt dat het onmogelijk is om bij een verkeersinrichting elke bevolkingsgroep tevreden te stellen. Verder is gebleken dat het aspect ruimtelijke kwaliteit ook vaak als doorslaggevende reden wordt gezien om voor Shared Space te kiezen. Gemeenten verschillen vaak erg in hun visie over Shared Space, zo is uit het onderzoek gebleken dat iedere gemeente het concept op een verschillende manier interpreteert. Ze voeren Shared Space op hun eigen manier uit, wat soms tot succes en soms tot ongewenste resultaten leidt. Opmerkelijk is dan ook dat gemeenten hun beslissingen omtrent het concept niet baseren op evaluaties. Hierdoor ontbreekt er een stuk aan voorkennis bij gemeenten die soms leidt tot Shared Spaces die niet functioneren zoals men het had beoogd. Een oorzaak hiervan kan zijn dat de decentralisatie onvoldoende is afgestemd op gemeenten, waardoor gemeenten onvoldoende in staat zijn weloverwogen beslissingen te maken op het gebied van verkeersveiligheid.

# Inhoud

.....	1
Samenvatting.....	2
H1 Achtergrond .....	5
1.1 Aanleiding.....	5
1.2 Doelstelling.....	6
1.3 Vraagstelling.....	6
1.4 relevantie.....	6
1.4.1 Maatschappelijke relevantie .....	6
1.4.2 Wetenschappelijke relevantie.....	7
H2 Theoretisch kader.....	8
2.1 Introductie.....	8
2.2 Keuzefactoren Shared Space.....	8
2.2.1 Gevolgen voor verkeersveiligheid .....	8
2.2.2 “Succesvolle” Shared Spaces .....	9
2.2.3 Gemeentelijk beleid Shared Space.....	10
2.2.4 Duurzaam veilig.....	11
2.2.5 Evaluatie .....	11
2.3 Conceptueel model .....	12
H3 Methodologie.....	13
3.1 Introductie.....	13
3.2 Methode en populatie.....	13
3.3 Participerende gemeenten.....	13
Beleidsmedewerker Verkeer & Vervoer .....	14
3.4 Dataverzameling/analyse .....	14
3.4.1 Ethische overwegingen .....	14
3.4.2 Coderen .....	15
3.5 Beperkingen.....	15
H4 Resultaten .....	16
4.1 Introductie.....	16
4.2 Gemeentelijke doelen .....	16
4.3 Shared Space dé oplossing? .....	17
4.3.1 Definitie Shared Space.....	17
4.3.2 Voorwaarden voor Shared Space .....	17
4.3.3 Motieven voor Shared Space .....	17
4.3.4 Motieven tegen Shared Space.....	18

4.4 Evaluatie Shared Space.....	19
H5 Conclusie .....	21
5.1 Discussie .....	21
5.2 Aanbevelingen.....	21
5.3 Reflectie.....	22
■ .....	22

# H1 Achtergrond

## 1.1 Aanleiding

Na een jarenlange daling van de ongevallencijfers is er de laatste jaren sprake van stagnatie. Op wegen waar de maximumsnelheid niet hoger ligt dan 50km/u is het aantal verkeersongevallen in het jaar 2017 zelfs met 15000 toegenomen ten opzichte van het jaar ervoor (SWOV, 2018). Deze wegen worden vrijwel altijd beheerd door de gemeenten.

Verschuillende beleidsconcepten worden toegepast om een nieuwe dalende trend in de ongevallencijfers te bewerkstelligen. Zo werd rond 2010 in Limburg het concept “natuurlijk sturen” geïntroduceerd. Het concept houdt in dat aanpassingen aan het landschap rondom wegen het rijgedrag van de weggebruikers zou moeten beïnvloeden (Vlakveld et al., 2013). Er viel geen verandering in snelheid waar te nemen (Vlakveld et al., 2013). Uit dit voorbeeld kan worden geconcludeerd dat beoogde doelen (in dit geval snelheidsvermindering) bij strategieën in de praktijk niet altijd behaald worden. Het is dan ook van belang te achterhalen waarop beleidsmakers hun keuzes baseren. Een ander concept dat meer geschikt is om hier achter te komen is Shared Space. Dit concept wordt tegenwoordig steeds meer toegepast door gemeenten (Nota, 2016), echter zijn de beweegredenen hiervoor nog onduidelijk. Bij het bestuderen van het beleid van dit concept wordt het begrip verkeersveiligheid niet enkel in objectieve zin (aantallen slachtoffers en ongevallen) benaderd. Ook wordt de subjectieve kant van verkeersveiligheid, het gevoel van veiligheid, in dit onderzoek meegewogen.

### *Shared Space*

Het concept Shared Space bestaat meer dan 20 jaar, toch is er de laatste jaren sprake van een opmars. Steeds meer gemeenten (ook internationaal) passen het concept toe (Nota, 2016). Deze toename is deels toe te schrijven aan de veronderstelde toename van de objectieve verkeersveiligheid (afname verkeersongelukken en de ernst van de ongelukken) die Shared Space veroorzaakt (Hamilton-Baillie, 2008). Het Department for Transport (2011) definieert het concept als volgt:

“Shared Space is een straat of plek die is ontworpen om de bewegingsvrijheid en het comfort van voetgangers te verbeteren, door in plaats van de gebruikelijke inrichtingen met vaste duidelijke regels de dominantie van gemotoriseerde voertuigen terug te dringen, en de ruimte voor alle weggebruikers beschikbaar te stellen” (2011, blz. 6).

Hamilton-Baillie (2008) vergelijkt Shared Space met het schaatsen op een ijsbaan. De mensen op de ijsbaan hebben zonder nadrukkelijk te communiceren een manier gevonden om op een veilige manier met elkaar op dezelfde baan te schaatsen. Het Shared Space principe is gericht op verkeerssituaties zonder duidelijke wettelijke regels waar de weggebruikers door onduidelijkheid beter op elkaar gaan letten. Verkeerssituaties die op het op eerste gezicht onveilig lijken kunnen hierdoor veiliger worden doordat mensen zich er anders gaan gedragen. “When cars are more fully aware of and integrated into the pedestrian realm, both pedestrians and drivers are safer” (PPS, 2007).

Het is van belang te vermelden dat dit onderzoek is gericht op het aspect verkeersveiligheid van Shared Space. Shared Space is namelijk een concept dat voor verschillende doeleinden wordt gehanteerd. Zo kan Shared Space worden ingezet om de doorstroming te bevorderen en belevingswaarde van een gebied te verbeteren (Hamilton-Baillie, 2019). Verder kan Shared Space zelfs worden ingezet om een sociale verandering in gang te zetten waarin er meer respect is voor elkaar en waarin de mens en het leven centraal staan (Hamilton-Baillie, 2019). Bovendien kan het concept leiden tot democratisering van beleid omdat er bij de toepassing van Shared Space meerdere partijen betrokken zijn (Hamilton-

Baillie, 2019). Er is gekozen om het onderzoek te richten op de verkeersveiligheid omdat burgers dit zelf als het belangrijkste criterium beschouwen als het gaat om het functioneren van een Shared Space (Karndacharuk et al., 2016).

Het onderzoek moet inzichten geven in hoeverre gemeenten zich richten op de impact op de verkeersveiligheid bij dit concept. Er is in de wetenschappelijke literatuur namelijk nog weinig bekend over de beweegredenen van gemeenten om voor dit concept te kiezen. Kiezen gemeenten wel vanuit het verkeersveiligheidsoogpunt of geven de andere argumenten de doorslag?

## 1.2 Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is om te achterhalen wat de beweegredenen van gemeenten zijn om wel of niet voor Shared Space te kiezen. Hierbij ligt de focus op het aspect verkeersveiligheid, zowel objectief als subjectief. Niet alleen de afwegingen die gemeenten maken worden geanalyseerd, er wordt ook gekeken naar de mate waarin Shared Space wordt geëvalueerd. Het onderzoek richt zich dan ook op het verkrijgen van inzichten in de mate waarin gemeenten inzet verrichten om het concept Shared Space te optimaliseren. Evaluatie moet een bijdrage leveren aan de kennis omtrent het concept Shared Space, zodat er bij huidige en toekomstige projecten doelgerichter te werk kan worden gegaan en dat beslissingen weloverwogen worden genomen (Sanderson, 2002).

## 1.3 Vraagstelling

De onderzoeksvraag is:

*Wat zijn de beweegredenen van Nederlandse gemeenten om met het oog op de verkeersveiligheid wel of niet te kiezen voor Shared Space?*

Deze vraag zal aan de hand van de volgende deelvragen worden beantwoord:

1. Wat zijn de gevolgen van Shared Space op de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid?
2. Welke doelen stellen gemeenten op het gebied van verkeersveiligheid?
3. In hoeverre wordt het concept Shared Space overwogen om deze doelen te verwezenlijken?
4. Wat zijn de redenen dat bepaalde gemeenten niet voor Shared Space kiezen?
5. In hoeverre worden Shared Spaces door gemeenten geëvalueerd?

## 1.4 relevantie

### 1.4.1 Maatschappelijke relevantie

Het onderzoek is maatschappelijk relevant omdat het keuzebeleid van gemeenten directe invloed heeft op de burger. Kiest een gemeente voor een concept als Shared Space dan heeft dit gevolgen voor de weggebruikers en de omwonenden. Deze ingrijpende maatregelen in de openbare ruimte kunnen niet zomaar worden teruggedraaid. Uit het voorbeeld in de aanleiding (Vlakveld et al., 2013) bleek dat beleidsconcepten niet altijd het gewenste resultaat opleveren. De overheid is in de eerste plaats verantwoordelijk voor de veiligheid van de burger. Ook zijn het de burgers (belasting) en mogelijk andere partijen die een herinrichting financieren. Het is dan ook van belang dat keuzes op het gebied

van verkeersveiligheid weloverwogen worden genomen. Het onderzoek met de informatie uit de interviews inzichten geven over de informatievoorzieningen die de gemeenten raadplegen om tot hun besluiten te komen. Bovendien worden de bevindingen uit de literatuur gespiegeld met de ervaringen uit de praktijk. Verder kunnen gemeenten hun eigen beleid omtrent Shared Space vergelijken met dat van andere gemeenten en hier eventueel lering trekken uit deze resultaten (H4).

#### 1.4.2 Wetenschappelijke relevantie

Zoals in de aanleiding (1.1.1) genoemd is, is er in de literatuur nog weinig bekend over de beweegredenen van gemeenten om voor het concept Shared Space te kiezen. Bovendien is er nog geen bewijs voor de verbeterde objectieve veiligheid die Shared Space mogelijk veroorzaakt (Moody & Melia, 2014). Het onderzoek zal inzichten geven over de informatievoorzieningen die de gemeenten raadplegen om tot hun besluiten te komen. Uit deze informatie kunnen conclusies worden getrokken over hoe evidence based het beleid omtrent Shared Space bij Nederlandse gemeenten is. Bovendien worden de bevindingen uit de literatuur gespiegeld met de ervaringen uit de praktijk. Ook worden er in de conclusie (zie 5.2) aanbevelingen gedaan voor vervolgonderzoek, die kansen bieden de kennis over het beleidsconcept Shared Space te doen vergroten. Deze kennis zou een bijdrage kunnen leveren aan de optimalisatie van het concept Shared Space.



## H2 Theoretisch kader

### 2.1 Introductie

Dit hoofdstuk bevat het theoretisch raamwerk wat een basis vormt voor het onderzoek. Bovendien geeft het theoretisch kader antwoord op deelvraag 1. Tevens wordt de structuur van dit onderzoek in een conceptueel model gevisualiseerd.

### 2.2 Keuzefactoren Shared Space

#### 2.2.1 Gevolgen voor verkeersveiligheid

De objectieve veiligheid is meetbaar met cijfers over het aantal ongevallen en de ernst daarvan. Bij subjectieve veiligheid gaat het om het gevoel van veiligheid dat mensen hebben (SWOV, 2012). Het uitgangspunt van het concept Shared Space is een afname van subjectieve veiligheid met als doel dat de objectieve veiligheid wordt verbeterd. De verminderde subjectieve veiligheid zorgt ervoor dat mensen zich voorzichter gaan gedragen in het verkeer (Kaparias et al., 2012). De contradictie in het Shared Space mechanisme zou mogelijk als een dilemma kunnen worden ervaren door gemeenten.

#### *Contradictie: subjectief versus objectief*

Onderzoek heeft aangetoond dat zowel de gemiddelde snelheid als de maximumsnelheid afnemen op Shared Spaces (Schönauer et al., 2012). De historische data-analyse is echter niet in staat om vast te stellen of het daarmee ook veiliger wordt op de weg door Shared Space. Ongevallen kunnen namelijk willekeurig ontstaan en deze data zijn hierdoor moeilijk te analyseren (Schönauer et al., 2012). Ervaringen in Nederland hebben echter geleerd dat in meerdere verkeerssituaties het aantal ongelukken aanzienlijk is verlaagd na het implementeren van Shared Space (Methorst et al., 2007). Hamilton-Baillie (2008) en Clarke (2006) sluiten zich bij deze bevindingen aan. Ook zij stellen dat op locaties die om worden gezet tot Shared Space het aantal verkeersongevallen drastisch afneemt. Toch is er nog geen wetenschappelijk bewijs voor het vermoeden dat Shared Space objectief gezien veiliger is dan een traditionele inrichting (Moody & Melia, 2014). In de literatuur wordt er enkel verwezen naar cijfers uit beleidsrapporten, proefschriften van studenten en rapporten van organisaties die een bepaald belang hebben bij het concept Shared Space. Met dit gegeven is het voor beleidsmakers dan ook aan te raden de beweringen omtrent het concept Shared Space met een enige mate van scepsis te benaderen (Moody & Melia, 2014).

Tegenover de beweerde toename van de objectieve veiligheid staat een afname van de subjectieve veiligheid. Hoewel Shared Space in de literatuur wordt omschreven als een concept dat het comfort van de voetgangers doet verhogen, zorgt het concept in de praktijk juist vaak voor een onprettig gevoel bij met name deze doelgroep (Hsu & Lee, 2017; Gerlach et al., 2008). Met name voor ouderen en mensen met een beperking is dit een serieus probleem (Gerlach et al., 2008). Specifiek de mensen met een visuele beperking ondervinden problemen op Shared Spaces omdat zij hun oriëntatie hier kwijt zijn. Ze kunnen in gebieden met Shared Space minder onafhankelijk bewegen dan op traditioneel ingerichte locaties (Havic et al., 2015).

Hoewel het creëren van subjectieve onveiligheid een van de uitgangspunten van het concept Shared Space, is het niet wenselijk dat mensen deze locaties uit angst gaan vermijden. Dit lijkt echter wel het geval te zijn. Uit een onderzoek waarin een kleine 600 personen in Engeland om hun mening over het concept Shared Space zijn gevraagd, kwam het resultaat dat 63 procent van de bevroegden ontevreden is over het concept en dat 35 procent deze locaties hierdoor vermijdt (Lord Holmes of Richmond, 2015).

### 2.2.2 “Succesvolle” Shared Spaces

In deze paragraaf worden factoren besproken die Shared Space tot een succes kunnen maken. Met succesvol wordt bedoeld dat de beoogde doelen bij de uitvoer van een Shared Space worden bereikt. Wanneer een van deze factoren voldoende in acht wordt genomen, kan dit leiden tot een hogere objectieve en subjectieve onveiligheid (Kaparias et al., 2012). Uiteindelijk zou door dergelijke verkeerde beslissingen de mening over het concept die bij beleidsmakers speelt ook kunnen worden beïnvloed. Om deze reden is het van belang inzichten te ontwikkelen over de toepassing van het concept Shared Space.

#### 1. *Ontwerp*

Zoals in 2.2.1 is beschreven zorgt Shared Space voor subjectieve onveiligheid. Dit hoeft niet direct een reden te zijn er niet voor te kiezen. Het is namelijk wel mogelijk iets te doen aan het gevoel van onveiligheid, zodat een Shared Space toegankelijker wordt voor iedereen. Een goed ontwerp is uiteraard voorzien van goede verlichting, daarnaast dragen ruimtes die enkel gereserveerd zijn voor voetgangers ook bij aan een meer toegankelijke Shared Space (Kaparias et al., 2012). Het toevoegen van klinkers en openbare groenvoorziening zorgen ook voor meer comfort bij de voetganger en verhogen de alertheid van automobilisten (Hsu & Lee, 2017). Een goede inrichting kan voorkomen dat voetgangers zich om een Shared Space heen zullen bewegen. Op slecht ingerichte Shared Spaces bewegen de voetgangers zich langs de randen van de weg waardoor er een segregatie ontstaat die niet bij Shared Space hoort (Kaparias et al., 2012). Verder is het van belang dat de Shared Space niet als doorgaande route wordt gebruikt. Dit kan met het toevoegen van bochten en het plaatsen van paaltjes en parkeerplaatsen worden voorkomen (Karndacharuk et al., 2014)

#### 2. *Onzekerheid*

Met name het vertrouwen en het comfort van de voetganger is bepalend. Hoewel het bevorderen van het comfort van deze groep verkeersdeelnemers als een doel wordt omschreven (Department for Transport, 2011), bestaat er onvoldoende bewijs dat Shared Space voor dit doel kan worden ingezet (Moody & Melia, 2014). In de literatuur worden aannames gedaan (ook over de objectieve veiligheid) met een gebrekkige wetenschappelijk basis (Moody & Melia, 2014). Aangezien er onvoldoende wetenschappelijk bewijs is, is “succes” niet te garanderen (Moody & Melia, 2014).

#### 3. *Toepasbaar*

Shared Space is niet overal toepasbaar. Planners en architecten gebruiken simulaties die zijn ontwikkeld om vast te kunnen stellen of Shared Space geschikt is op een desbetreffende locatie. Uit de bestaande literatuur blijkt echter dat er geen geschikte methode bestaat om vast te stellen hoe de Shared Space moet worden opgezet om het tot een succes te maken (Schönauer et al. 2012). Toch kan er worden gesteld dat er zich op en rondom Shared Space locaties verschillende activiteiten moeten plaatsvinden (Karndacharuk et al., 2016). De aanwezigheid van bijvoorbeeld winkels rondom een Shared Space geeft de locatie niet alleen een verblijfsfunctie die een economische impuls kan geven aan de locatie, het draagt ook bij aan het comfort van de kwetsbare verkeersdeelnemer (Hsu & Lee, 2017; Karndacharuk et al., 2014). Verder kan de aanwezigheid van nauwe zijwegen voor extra alertheid bij automobilisten zorgen (Hsu & Lee, 2017).

#### 4. *Intensiteit/snelheid*

Shared Spaces met een hoge intensiteit van auto's kunnen ervoor zorgen dat zwakkere verkeersdeelnemers zich sneller onprettig gaan voelen. Uit onderzoek blijkt dat vanaf een aantal van 100 passerende auto's per uur problemen zullen ontstaan voor voetgangers en fietsers. Toch wordt

gesteld dat er uitzonderingen zijn waarbij meer voertuigen wel tot een succes leiden (Reid et al., 2009). Een groot aandeel voetgangers werkt bevorderlijk voor het comfort van de voetganger en fietsers (Hsu & Lee, 2017; Karndacharuk et al., 2016). Verder wordt een snelheid 32km/u (20mph) geadviseerd op Shared Spaces (Reid et al., 2009).

### 2.2.3 Gemeentelijk beleid Shared Space

De keuze voor Shared Space hangt af van veel factoren. Zo heeft het concept Shared Space voor- en nadelen betreft verkeersveiligheid (2.2.1), is niet elke locatie geschikt voor Shared Space (2.2.2) en bestaan er een aantal andere aspecten (verbetering ruimtelijke kwaliteit, sociaal verkeersgedrag, verbeterde doorstroming) (1.1.1) die de keuze van de gemeente kunnen beïnvloeden om wel of niet voor Shared Space te kiezen. In deze paragraaf wordt duidelijk op basis van welke belangen gemeenten handelen, hierbij ligt de focus op de verkeersveiligheid. Ook is er aandacht voor de interpretatie van het concept Shared Space bij gemeenten.

#### *Verkeersveiligheidsbeleid gemeenten*

De belangen van beleidsmakers kunnen in strijd zijn met de belangen in de wetenschap (Leroy et al., 2007). In tabel 1 worden deze belangen inzichtelijk gemaakt.

*Tabel 1. Verschillende belangen wetenschap en beleid. Gebaseerd op Leroy (2007).*

	<b>Wetenschap</b>	<b>Beleid</b>
<b>Gericht op</b>	de waarheid	macht
	deugdelijkheid	haalbaarheid
<b>Goede kwaliteit betekent</b>	betrouwbaarheid	acceptatie
<b>Methode voor behoud van kwaliteit</b>	peer review	draagvlak
<b>Wil informatie</b>	in detail, met diepgang	in grote lijnen, zo snel mogelijk
<b>Kijkt specifiek naar</b>	oorzaken	oplossingen

Zoals weergegeven in Tabel 1 speelt er op beleidsniveau een zekere subjectiviteit, alles moet zo snel en simpel mogelijk worden opgelost. Dit kan ten koste gaan van een gefundeerde onderbouwing (Leroy et al., 2007). Bovendien is uit onderzoek gebleken dat sinds de jaren '80 het gebruik van wetenschappelijke kennis in het beleid omtrent verkeersveiligheid is afgenomen. Redenen hiervoor zijn: onvoldoende parate kennis is bij verkeersveiligheidsdeskundigen, onvoldoende vertrouwen in de wetenschap betreft verkeersveiligheid en dat kennisinstellingen onvoldoende op overheden zijn afgestemd (Bax et al., 2014).

Lokale overheden hebben echter steeds meer verantwoordelijkheden gekregen op het gebied van verkeersveiligheidsbeleid. Gemeenten krijgen steeds grotere budgetten om onderzoeken te laten uitvoeren. Echter, deze verschuiving van verantwoordelijkheid is onvoldoende op gemeenten afgestemd. Het ontbreekt de gemeenten nog aan specifieke kennis, argumenten en technieken om de factor verkeersveiligheid met andere belangen af te kunnen wegen (Bax et al., 2014).

#### *Interpretatie Shared Space*

Er bestaan harde definities van Shared Space. Het definiëren van het concept is zelfs in strijd met het principe dat er ruimte moet zijn voor doorontwikkeling en variatie. Er moet dus ruimte voor eigen interpretatie zijn (De Haan & Nota, 2012). De ene gemeente zal derhalve een bepaalde plek Shared Space kunnen noemen waar de andere dit niet doet (en andersom) (Nota, 2016).

## 2.2.4 Duurzaam veilig

### *Beleid Duurzaam Veilig*

Gemeenten hebben zich in hun besluitvorming ook aan een nationale visie te houden. In 1991 werd het beleidsconcept 'Duurzaam Veilig' geïntroduceerd. Het concept is gebaseerd op de visie dat de verkeersveiligheid het best kan worden verbeterd door maatregelen in het verkeer goed op elkaar af te stemmen (Bax et al., 2014). Deze nationale visie wordt door gemeenten overgenomen. Zo werd in alle GVVP's (gemeentelijk verkeers- en vervoersplan) die zijn bestudeerd, bij het kopje verkeersveiligheid de nationale visie met het Strategisch plan ministerie van Verkeer en Waterstaat (2008) getoond. In dit plan wordt de nationale visie op het gebied van verkeersveiligheid voor de periode 2008-2020 beschreven. Het doel dat in dit rapport wordt omschreven is een daling van het aantal verkeersdoden per jaar naar een maximum van 500 in 2020. Het beoogde doel voor het aantal ernstig gewonden als gevolg van een verkeersongeval is een daling richting de 10600 gevallen per jaar. De strategische visie van Duurzaam Veilig is door het SWOV en andere kennisinstellingen opgesteld. In zekere zin zetten deze kennisinstellingen zichzelf op de kaart met deze visie, waarmee ze een voorkeurspositie in de wereld van beleidswetenschappen hebben kunnen verschaffen (Bax et al., 2014). De kennisinstellingen hebben derhalve de laatste jaren veel impact gehad op het verkeersbeleid in Nederland.

### *Shared Space binnen Duurzaam Veilig*

Past het concept Shared Space binnen de visie van Duurzaam veilig? Duurzaam Veilig is een beleidsconcept die zich op diverse terreinen afspeelt, bijvoorbeeld verkeersregels, handhaving, voorlichting en educatie, voertuigen en infrastructuur. Er zijn hiervoor vijf principes opgesteld:

- Functionaliteit van wegen.
- Homogeniteit van massa.
- Herkenbaarheid.
- Vergevingsgezindheid.
- Statusonderkenning.

(Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2008)

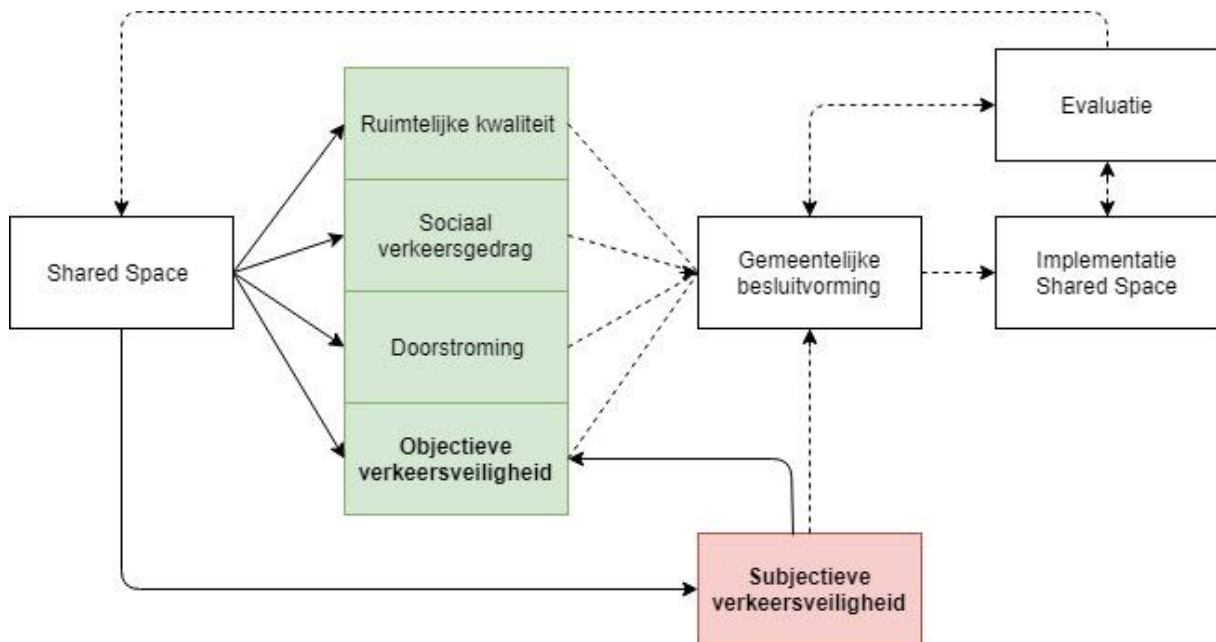
Een aantal van de bovengenoemde principes lijken in strijd met het principe van Shared Space. Zo wordt er binnen gedoeld op Duurzaam Veilig herkenbaarheid, waar Shared Space een zekere onherkenbaarheid nastreeft (SWOV, z.d.). Ook moeten conflicten tussen verschillende modaliteiten worden vermeden, waar binnen Shared Space deze conflicten juist worden opgezocht (SWOV, z.d.). Echter, zowel Shared Space als Duurzaam Veilig streven lage snelheden binnen het verblijfsgebied na. Het verkeer is hier immers te gast is en kwetsbare groepen moeten hier beschermd worden. Ook moet in beide concepten het sluipverkeer in verblijfsgebieden worden voorkomen (SWOV, z.d.). Al met al kan worden gesteld dat het concept Shared Space niet naadloos aansluit op de principes van Duurzaam Veilig. Toch komen beide concepten in de doelen betreffend het verblijfsgebied overeen en derhalve kan het concept Shared Space binnen Duurzaam Veilig niet worden uitgesloten.

## 2.2.5 Evaluatie

Evaluatie is een belangrijke graadmeter voor een goede uitvoer van het concept Shared Space. Zoals in 2.2.1 wordt beschreven is de verantwoordelijkheid op het gebied van verkeersveiligheid door de jaren heen steeds meer bij de gemeenten komen te liggen (Bax et al., 2014). Echter, de kennis bij gemeenten moet zich op dit gebied nog ontwikkelen, om zo beslissingen op een gefundeerde manier te kunnen afwegen (Bax et al., 2014). Juist een concept als Shared Space zou omdat het een impact heeft op de verkeersveiligheid daarom geëvalueerd moeten worden. Hierover bestaat, zoals eerder

vermeld, nog onvoldoende wetenschappelijke onderbouwing (Moody & Melia, 2014). Evaluatie is nodig om te kunnen beoordelen en te kunnen begrijpen of en waarom een bepaalde beleidsstrategie succesvol is gebleken (of niet). Hier kan huidig en toekomstig beleid op worden afgestemd (Sanderson, 2002). Om goede inzichten te krijgen over het hele proces dat leidt tot Shared Space is het van belang dat er voor, tijdens en na de invoer van een Shared Space project wordt geëvalueerd door de gemeenten om eventueel aanpassingen te kunnen doen. (Shared Space Institute, 2010).

### 2.3 Conceptueel model



Figuur 1. Conceptueel model

Zoals in het conceptueel model (figuur 1) is gevisualiseerd staat de keuze wel of geen Shared Space centraal. De groengekleurde aspecten zijn belangrijke motieven voor de toepassing van Shared Space (Hamilton-Baillie, 2019; Karndacharuk et al., 2016). Het aspect subjectieve verkeersveiligheid is roodgekleurd omdat dit een beweegreden zijn om niet voor Shared Space te kiezen. Deze aspecten zullen door de gemeente worden afgewogen waarna een beslissing volgt. Deze beslissingen worden al dan niet geëvalueerd door de gemeenten, wat uiteindelijk effect kan hebben op de toekomstige keuzes omtrent Shared Space. De onderbroken lijnen symboliseren een zekere onzekerheid betreft de doorslaggevende factor voor het al dan niet kiezen voor Shared Space. Bovendien is het onzeker of gemeenten aan evaluatie doen en indien dit het geval is zijn de effecten hiervan ook nog onduidelijk. In het onderzoek wordt de focus gelegd op de verkeersveiligheidsaspecten dus deze zijn dikgedrukt. De conclusie zal inzichten geven in waarom gemeenten wel of niet kiezen voor Shared Space en in hoeverre het verkeersveiligheidsaspect doorslaggevend is in die keuze.

## H3 Methodologie

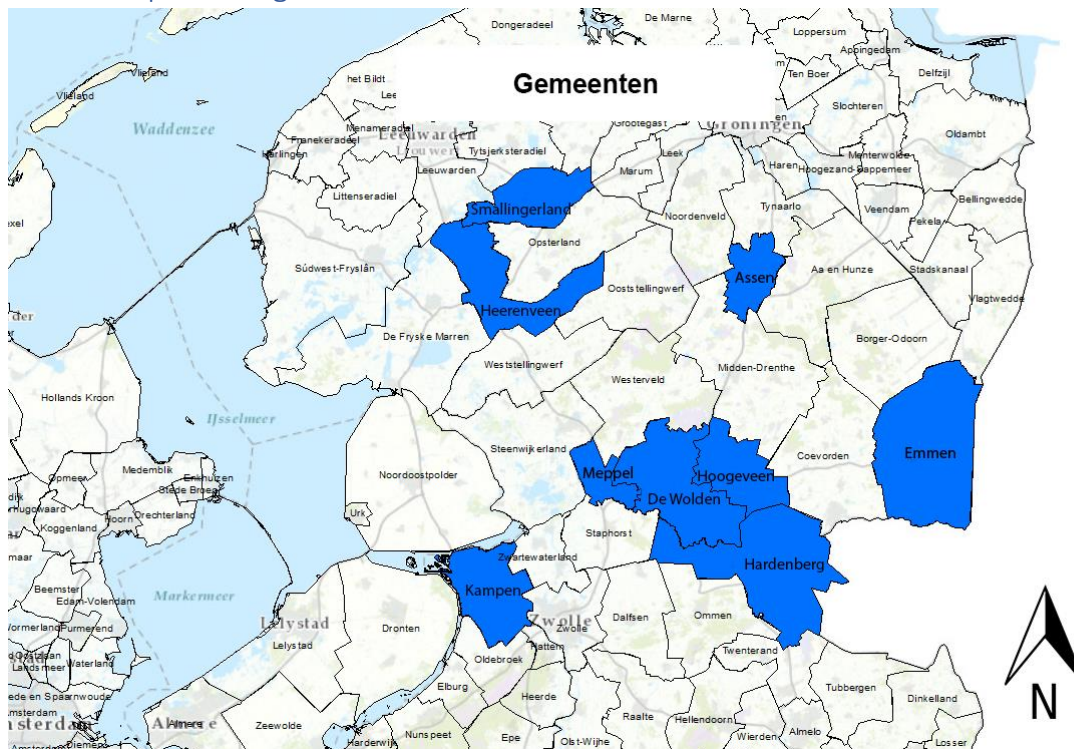
### 3.1 Introductie

Naast de theorie uit het theoretisch kader worden er ook kwalitatieve data gewonnen via interviews. In dit hoofdstuk zullen de methoden worden uiteengezet en gemaakte keuzes worden beschreven, verdedigd en gereflecteerd.

### 3.2 Methode en populatie

Aangezien het onderzoek is gericht op de beweegredenen van beleidsmakers in Nederlandse gemeenten, is het van belang informatie in te winnen bij deze beleidsmedewerkers (op het gebied van verkeersveiligheid). Er is gekozen voor het afnemen van semi-gestructureerde interviews. Omdat de beweegredenen van gemeenten om wel of niet te kiezen zeer verscheiden kunnen zijn, is het van belang de beleidsmedewerkers de ruimte te bieden hun visie op het concept te kunnen geven. Bij het afnemen van enquêtes is deze vrijheid beperkt gezien het contact dan indirect is. Semi-gestructureerde interviews zijn een van de meest voorkomende kwalitatieve onderzoeksmethode (Kitchin en Tate, 2000 p.213). Dit heeft te maken met het feit dat er in tegenstelling tot gestructureerde interviews ruimte is om in te spelen op de gegeven antwoorden op de vragen uit de vragenlijst (Bijlage 3). Toch is er bij semi-gestructureerde interviews in tegenstelling tot open interviews nog wel sprake van een structuur die het vergelijken van resultaten mogelijk maakt (Clifford et al., 2016, blz. 163). Deze eigenschappen maken deze interviewmethode het meest geschikt voor dit onderzoek. Vergelijking is van belang om uiteindelijk tot conclusies te kunnen komen. Als er namelijk per interview verschillen bestaan in wat er wel en niet gevraagd is, is het onduidelijk of gemeenten wel of niet van elkaar verschillen op de onderdelen die niet zijn besproken. Echter, er zijn ook nadelen aan deze methode, zo kost de dataverzameling relatief veel tijd, en is het aantal cases beperkt. Overige beperkingen worden later in 3.5 beschreven.

### 3.3 Participerende gemeenten



Figuur 2. Participerende gemeenten

Tabel 2. Participanten en toepassing Shared Space

Nummer	Functie geïnterviewde	Gemeente	Shared Space toegepast?	Type locatie
1	Verkeerskundige	Meppel	Ja	Dorpskern, stadscentrum
2	Verkeerskundige	Hoogeveen	Nee	-
		De Wolden	Ja	Dorpskern, schoolomgeving
3	Senior Gebiedsontwikkelaar Dedemsvaart	Hardenberg	Ja	Stadscentrum
4	Beleidsontwikkelaar	Kampen	Nog niet	Stationsgebied
5	Beleidsadviseur verkeer	Heerenveen	Nog niet	Dorpskern, stadscentrum
6	Beleidsmedewerker Verkeer & Vervoer	Smallingerland	Ja	Stadscentrum
7	Adviseur verkeer	Emmen	Ja	Dorpskern/stadscentrum
8	Adviseur Verkeer en Vervoer	Assen	Ja/nee	Stationsgebied

Voor dit onderzoek zijn de volgende gemeenten (figuur 2 en Tabel 2) geïnterviewd: De Wolden, Hoogeveen, Meppel, Kampen, Hardenberg, Smallingerland, Heerenveen, Emmen en Assen. Over het algemeen zijn deze gemeenten qua grootte vergelijkbaar. De uitschieters zijn gemeente De Wolden (24.000 inwoners) en gemeente Emmen (110.0000 duizend inwoners). Gemeente de Wolden is meegenomen in het onderzoek omdat het een samenwerkingsverband heeft met gemeente Hoogeveen. De reden om gemeente Emmen mee te nemen is dat de gemeente bestaat uit een groot aantal dorpen. De stad Emmen is qua omvang vergelijkbaar met andere steden uit de participerende gemeenten.

De reden om te kiezen voor gemeenten van soortgelijke omvang is dat dan de vergelijking makkelijker te maken is. Een grote gemeente als Groningen zal namelijk qua beleid omtrent Shared Space andere afwegingen moeten maken dan kleinere gemeenten. De keuze om juist voor deze specifieke gemeenten te kiezen is willekeurig gemaakt om vooringenomenheid te voorkomen. De reden dat er niet voor kleine gemeenten is gekozen is dat hier factoren als intensiteit en doorstroming minder spelen (Reid et al., 2009). In de resultaten moet rekening gehouden moeten worden met dat door deze keuze bepaalde beweegredenen onderbelicht kunnen zijn geraakt.

Voor de interviews plaatsvonden zijn de beleidsdocumenten van de desbetreffende gemeente bestudeerd. Er is hierbij gericht gekeken naar de doelen die de gemeente stellen op het gebied van verkeersveiligheid en wat er eventueel over Shared Space werd vermeld (4.3).

### 3.4 Dataverzameling/analyse

#### 3.4.1 Ethische overwegingen

De drie principes van ethisch handelen zijn: rechtvaardigheid, weldadigheid en respect. Deze zijn in acht genomen bij de uitvoer van dit onderzoek.

Zo zijn de participanten van te voren geïnformeerd over wat de bedoeling is van het onderzoek. Ook is er het nodige over mijn persoon als onderzoeker vermeld, met een verwijzing naar mijn supervisor,

zodat de persoon in kwestie in staat wordt gesteld de gegeven informatie te checken. Via de mail heeft er een introductie plaatsgevonden alvorens er een afspraak werd ingepland. Bij de afspraak is er opnieuw duidelijk gemaakt wat de bedoeling was van het interview en is er middels een formulier van de “research ethics committee (REC)” (Bijlage 1) akkoord gegaan met het feit dat het interview werd opgenomen. Ook werd er gevraagd of de respondent anoniem wilde blijven. Achteraf zijn de transcripten naar de respondenten toegestuurd met de vraag of ze akkoord gingen met de inhoud, en of ze eventueel iets wilden toevoegen aan datgene dat er is gezegd. Verder zal de scriptie met de betrokkenen worden gedeeld. Het interview is afgenomen bij beleidsmakers van gemeenten. Het gaat hier dus om publieke figuren. Deze personen vertegenwoordigen de gemeente en de inhoud van dit onderzoek moet dan ook niet schadelijk voor hen persoonlijk zijn. Het is dan ook van belang dat de respondenten akkoord gaan met de inhoud. Verder is er uit ethische overwegingen besloten de transcripten van de interviews niet als bijlage toe te voegen. Wel is het mogelijk deze via e-mail (zie colofon) te verkrijgen.

### 3.4.2 Coderen

Voor de analyse van de interviews is een inductieve coderingsmethode toegepast. Dat wil zeggen dat er niet van tevoren een code-tree is samengesteld, maar dat er met een open blik naar de gewonnen informatie is gekeken. Op deze manier kan de gegeven informatie op een zo compleet mogelijke manier worden gerangschikt. Eerst zijn de transcripten doorgelezen en alle relevante informatie gemarkeerd met een naam erbij. Vervolgens zijn deze subcodes in 5 hoofdcodes gerangschikt (Bijlage 2). Bij het coderen is er gebruik gemaakt van het programma ATLAS.ti. 8. De keuze voor deze codes is dus gemaakt op basis van de verkregen informatie.

### 3.5 Beperkingen

Bij het doen van interviews wordt er een bepaalde vaardigheid gevraagd die er voor zorgt dat er zoveel mogelijk bruikbare informatie uit een respondent kan worden gehaald. In tegenstelling tot het doen van enquêtes, waar natuurlijk ook eenmalig prestatie wordt verwacht bij het goed formuleren van vragen, is dit bij interviews elke keer opnieuw het geval. Dit heeft dus ook gevolgen gehad op de dataverzameling. Bij het ene interview werden de vragen net wat beter gesteld waardoor de antwoorden meer bruikbare informatie opleverden dan de andere keer. Informatie die voor dit onderzoek een toevoeging hadden kunnen zijn. Bovendien was de factor tijd een beperking. De dataverzameling van de gekozen interviewmethode kost veel tijd.



## H4 Resultaten

### 4.1 Introductie

Uit de afgenomen interviews en literatuur is er de nodige informatie gewonnen. Deze informatie draagt bij aan het beantwoorden van de onderzoeksvragen. In dit hoofdstuk worden de onderzoeksvragen met behulp van de literatuur en de interviews beantwoord. In dit hoofdstuk wordt er middels getallen naar de afgenomen interviews verwezen. De interviewnummers zijn terug te vinden in Tabel 2.

### 4.2 Gemeentelijke doelen

*Welke doelen stellen gemeenten op het gebied van verkeersveiligheid?*

De doelen op het gebied van verkeersveiligheid zijn bij alle gemeenten gebaseerd op het Strategisch plan ministerie van Verkeer en Waterstaat (2008). Dit betekent dat de gemeentelijke doelen voor een groot deel uitgaan van dezelfde principes. Hierbij speelt Duurzaam Veilig (2.2.4) een centrale rol. In de analyse van beleidsrapporten wordt er met name gekeken naar Shared Space omdat er met de informatie de rapporten kan worden gesteld of Shared Space wel of niet speelt in een gemeente en wat de gemeentelijke visie op het beleidsconcept is.

Uit een analyse van de GVVP's (gemeentelijk verkeers- en vervoersplan) van de geïnterviewde gemeenten komen een aantal opmerkelijke zaken aan het licht. Gemeente Heerenveen (2017) stelt bijvoorbeeld dat het de voetganger en fietser wil beschermen en dat toegankelijkheid voor met name de kwetsbare verkeersdeelnemer (ouderen/ gehandicapten) hierbij een prioriteit is. Hiervoor wordt Shared Space als uitkomst gezien omdat hier voetgangers op gelijke voet staan met andere verkeersdeelnemers. Zij geen in hun visie dus uit van de definitie die het Department for Transport (2011) voor Shared Space stelt. Dit is zeer opmerkelijk gezien het feit dat Shared Space juist de toegankelijkheid van de voetganger, de kwetsbare bevolkingsgroepen in het bijzonder, doet afnemen (Kaparias et al., 2012). Gemeente Meppel (2017) is aanzienlijk minder enthousiast over het concept Shared Space. Zij hebben uit eigen ervaring geleerd dat het leidt tot een verhoogd gevoel van onzekerheid of onveiligheid en zijn door de maatschappelijke weestand die er ontstaan is rondom Shared Space zeer terughoudend als het gaat om realisatie van nieuwe Shared Space inrichtingen. Emmen (2012) daarentegen is enthousiast over Shared Space en wil de verantwoordelijkheid meer bij de verkeersdeelnemer leggen. Ze zien dat 95 procent van de ongevallen wordt veroorzaakt door menselijk falen en vinden dat hier winst te boeken is. Met behulp van educatie en een goede inrichting (eventueel Shared Space) kan dit doel worden bereikt. De GVVP van gemeente Hardenberg is niet beschikbaar, maar op hun website (2017) sluiten zij zich aan bij het doel een gedragsverandering te laten plaatsvinden, zij noemen echter niet expliciet Shared Space in hun strategie om dit te bewerkstelligen. Ook gemeenten Assen (2018), Kampen (2010) en Hogeveen (2017) noemen Shared Space niet in hun GVVP. Ook deze gemeenten zien dat er op het gebied van gedragsbeïnvloeding nog enige winst te behalen valt. Een ander opmerkelijke constatering is dat uit het interview met gemeente de Wolden werd gesteld dat Shared Space enkel kan worden toegepast in 30km zones, terwijl in het GVVP (2010) Shared Space ook juist in de buitengebieden wordt aangedragen. Het GVVP van gemeente Smalingerland is niet beschikbaar, wel is bekend dat het concept Shared Space in deze gemeente is ontstaan (Methorst et al., 2007).

Al met al kan er dus worden gesteld dat gemeenten als doel stellen een gedragsverandering te laten plaatsvinden. Toch is er enige verdeeldheid over het concept Shared Space. Meppel is zeer sceptisch, terwijl Emmen, Heerenveen en De Wolden het concept wel degelijk als middel zien om die gedragsverandering te laten plaatsvinden in het verkeer. Vooral de visie van gemeente Heerenveen is opmerkelijk omdat zij de impact van Shared Space op de subjectieve verkeersveiligheid niet lijken te kennen, terwijl ze het wel willen toepassen.

### 4.3 Shared Space dé oplossing?

*In hoeverre wordt het concept Shared Space overwogen om deze doelen te verwezenlijken?*

#### 4.3.1 Definitie Shared Space

Uit de literatuur is duidelijk geworden dat er geen harde definitie van Shared Space bestaat (De Haan & Nota, 2012). Het is dus van belang te stellen dat gemeenten allen hun eigen kijk hebben op wat wel een Shared Space is of niet. Zo zijn in de gemeente Assen de meningen verdeeld over de kwestie of het stationsgebied een Shared Space is of niet, waar andere gemeenten met soortgelijke inrichtingen dit wel als Shared Space beschouwen. In Drachten (Smallingerland) worden Shared Spaces voorzien van een zebrapad wat weer in strijd is met Shared Space volgens andere gemeenten (interview 1,3). Kaparias et al. (2012) hebben echter ook gesteld dat het goed is voor het comfort van de voetganger om gebieden voor hen te reserveren. Aangezien het onderscheid tussen wel of geen Shared Space lastig te maken is gaan de resultaten uit van wat de gemeenten zelf vinden.

#### 4.3.2 Voorwaarden voor Shared Space

Shared Space moet volgens beleidsmakers wel toepasbaar zijn binnen gemeenten wil het worden overwogen. In deze paragraaf worden de in de interviews besproken voorwaarden voor het toepassen Shared Space uiteengezet, ook worden deze stellingen gespiegeld met de literatuur.

Hoewel Shared Space voor vele doeleinden kan worden ingezet (Hamilton-Baillie, 2019), is het concept niet overal toe te passen (Karndacharuk et al., 2016). In de interviews zijn bepaalde voorwaarden genoemd waaraan een locatie volgens de beleidsmedewerkers aan moet voldoen om een succesvolle Shared Space te kunnen worden. Alle beleidsmedewerkers zijn het erover eens dat Shared Space gebieden in het centrum van een dorp of stad de grootste kans van slagen heeft. Hier liggen de snelheden normaliter al op 30 km/u, een snelheid die op een Shared Space ook gangbaar is (Reid et al., 2009). Bovendien vinden er op deze locaties vaak vele activiteiten plaats die een Shared Space tot een succes maken, de locatie moet dus een verblijfsfunctie hebben (interviews 1,7,8). De verkeersintensiteit blijft echter een grijs gebied. Zo stellen gemeente bijvoorbeeld dat het niet te druk moet zijn (interviews 2,4,5) echter stelt gemeente Hardenberg ook dat het niet te rustig moet zijn. De balans tussen te druk en te rustig is onduidelijk. Gemeente Smallingerland stelt dat het vooral over de verhouding fietser, voetganger en de auto gaat en niet per se om de intensiteit. De auto moet minder dominant zijn dan de overige verkeersdeelnemers, dit is in lijn met wat Hsu & Lee (2017) stellen. Hier sluiten andere gemeenten zich bij aan (interviews 5,8). Verder sluiten gemeenten zich aan bij de stelling van Karndacharuk et al. (2014) dat Shared Space niet op doorgaande route kan worden toegepast omdat mensen hier zo snel mogelijk doorheen willen bewegen (interviews 2, 3).

Gemeenten zijn het echter niet altijd eens wat betreft de voorwaarden waar een Shared Space locatie aan zou moeten voldoen. Zo stelt gemeente Meppel dat Shared Space een verkeersfunctie moet hebben, waar gemeente Heerenveen juist stelt dat het deze functie juist niet moet hebben.

#### 4.3.3 Motieven voor Shared Space

In deze paragraaf worden de motieven van gemeenten voor of tegen de toepassing van Shared Space uiteengezet. Enkel gemeente Hogeveen heeft geen Shared Space toegepast (of plannen om het toe te passen) dus zij hebben geen motief om het toe te passen. Gemeenten verschillen, dit betekent dan ook dat de beweegredenen om voor Shared Space te kiezen soms erg specifiek kunnen zijn. Zo zijn er naast de motieven te zien in het conceptueel model (2.3) ook andere zaken die kunnen meespelen, bijvoorbeeld een carnavalsoptocht (interview 7) waar ruimte voor gecreëerd moet worden of een subsidieproject waar de naam Shared Space wordt gebruikt om geld te genereren (Interview 7). Ook

kunnen de bewoners zelf initiatiefnemer zijn om een Shared Space aan te leggen (interview 5, 7). De gemeente voert het plan dan uit omdat de bewoners er zelf om vragen.

Toch zijn het verbeteren van de objectieve veiligheid (interviews 1,3,6), maar vooral ook het verbeteren van de leefbaarheid/ruimtelijke kwaliteit (Interviews 2,3,4,5,7,8) de voornaamste redenen voor gemeenten om voor Shared Space te kiezen. Gemeenten die Shared Space hebben toegepast suggereren allemaal dat het objectief gezien veiliger is geworden na de implementatie. Dit is in lijn met de beweringen van Hamilton-Baillie (2008) en Clarke (2006). Toch zijn er hier geen metingen gedaan die als bewijs kunnen worden gebruikt voor deze stelling, de beweringen van Moody & Melia (2014) kunnen dus niet worden ontkracht.

#### 4.3.4 Motieven tegen Shared Space

Hoewel de meeste gemeenten een Shared Space hebben toegepast of van plan zijn deze toe te passen, zijn er uit de interviews motieven naar voren gekomen die gemeenten doen besluiten geen nieuwe Shared Space aan te leggen (interview 1). Meppel kiest er zelfs voor een bestaande Shared Space weer om te zetten naar een traditionele inrichting (interview 1). In deze paragraaf worden de tijdens de interviews besproken motieven om niet voor Shared Space te kiezen uiteengezet.

##### *Toepasbaar*

Het kan zijn dat een gemeente niet per se negatief tegenover het concept staat, maar dat locaties niet aan de voorwaarden (4.4.2) van een Shared Space voldoen. Locaties waar verschillende activiteiten plaatsvinden, zoals Karndacharuk et al. (2016) als voorwaarde stellen, zijn niet in elke gemeente geschikt voor een Shared Space. Zo zijn de winkelgebieden van Hoozevee en Kampen bijvoorbeeld niet toegankelijk voor auto's, waardoor de locatie niet aan de principes van Shared Space kan voldoen (Department for Transport, 2011).

##### *In strijd met de subjectieve veiligheid*

Zoals Kaparias et al. (2012) stellen, is bij Shared Space de objectieve veiligheid in strijd met de subjectieve veiligheid. Het gevolg hiervan is dat kwetsbare verkeersdeelnemers, met name ouderen en gehandicapten, zich niet prettig voelen op deze locaties. In Meppel, waar de veiligheid dankzij Shared Space "aanzienlijk is verbeterd", is dit toch een reden om in de toekomst terughoudend te zijn met het concept Shared Space. Ouderen mijden hier de locatie die tot Shared Space is omgezet omdat ze zich er niet veilig voelen. Ook in De Wolden heeft de zwakkere verkeersdeelnemer het moeilijk omdat de hoeveelheid auto's oversteken lastig maakt, dit komt overeen met wat Hsu & Lee stellen (2017). Dit heeft te maken met het feit dat de Shared Space uitgevoerd is op een doorgaande route, dit gaat ten koste van het comfort van de voetganger (Karndacharuk et al., 2014). Een slecht uitgevoerde Shared Space leidt dan ook tot een racebaan.

*"Als je puur kijkt naar is het verkeersveiliger geworden?- Ja, maar is dat een halleluja-situatie? -Nee, want kijk op het moment dat het voor mensen een reden is om de plek te mijden dan is dat ook niet wat je wil, dus het is niet het heilige middel. – Meppel, 2019*

*"Als voetganger kom je er een beetje bekaaid vanaf vind ik altijd. Je moet aan de kant springen en dan komen de auto's er weer aan." – De Wolden, 2019*

Toch gaan gemeenten verschillend om met klachten. Zo ziet gemeente Meppel het als reden om terughoudender te zijn in de toepassing van Shared Space, maar ziet gemeente Smalingerland de subjectieve onveiligheid onder de zwakkere verkeersdeelnemer niet als reden om niet voor het concept te kiezen. Zij nemen de weestand tegen Shared Space voor lief omdat het niet mogelijk is om een ideale verkeerssituatie te creëren voor alle verkeersdeelnemers.

*“Als we het inrichten naar de veiligheid van ouderen dan krijg je misschien wel verkeerslichten of krijg je alles weer geleid, en dat heeft dan weer consequenties op juist de jongere weggebruiker die dan weer sneller gaat rijden en minder verantwoordelijkheidsgevoel heeft.” – Smallingerland, 2019*

Op dit punt blijkt dat gemeenten anders omgaan met de weerstand tegen Shared Space. Oorzaak hiervan kan het gebrek aan specifieke kennis, argumenten en technieken om de factor verkeersveiligheid met andere belangen af te kunnen wegen zijn (Bax et al., 2014).

#### *Draagvlak*

Shared Space is een democratisch concept. Er moet dan voldoende draagvlak zijn Shared Space. In sommige gevallen ontbreekt het hieraan waardoor er (nog) niet voor Shared Space wordt gekozen.

*“Als bewoners er echt niks voor voelen moet je niet doordrammen” – Hardenberg, 2019*

In Kampen is er om deze reden nog geen Shared Space toegepast. En het is nog maar de vraag of deze er gaat komen.

*“Voordat we alle kikkers in de emmer hebben zijn we weer vele maanden, zo niet jaren verder” – Kampen, 2019*

#### *Geld*

Ook geld speelt een rol. Sommige gemeenten hebben te maken met bezuinigingen en kunnen zich een dure inrichting als Shared Space niet altijd veroorloven (interview 4,7). Toch stelt gemeente Kampen ook dat Shared Space op de lange termijn kostenbesparend kan zijn.

#### *Onzekerheid*

De onzekerheid van Shared Space (2.2.2) wordt niet direct aangehaald als reden om niet voor Shared Space te kiezen. Toch wordt er door de gemeente Hardenberg wel gesteld dat van tevoren niet kan worden gezegd of een bepaalde Shared Space op de juiste manier gaat functioneren. Ook gemeente Heerenveen stelt dat de verkeersveiligheid afhankelijk is van mens, weg en voertuig. De gemeente heeft dus maar beperkte invloed op hoe veilig een locatie uiteindelijk is.

## 4.4 Evaluatie Shared Space

### *In hoeverre worden Shared Spaces door gemeenten geëvalueerd?*

In de paragraaf wordt geanalyseerd in hoeverre de meningen binnen gemeenten over het concept Shared Space zijn onderbouwd. Doen gemeenten zelf onderzoek naar Shared Space? Wordt er ook achteraf geëvalueerd hoe een Shared Space functioneert? In het conceptueel model (2.3) wordt de rol van evaluatie in het keuzeproses van Shared Space gevisualiseerd. De informatie uit de interviews wordt gebruikt om te zien of gemeenten in de praktijk ook op deze manier te werk gaan.

Algemeen kan er worden gesteld dat gemeenten nauwelijks uit eigen beweging evalueren op het gebied van Shared Space (interviews 1,2,3,6,7,8).

*“Nou ja evalueren daar zijn we over het algemeen heel slecht in, ik denk dat je dat bij alle gemeenten ziet.” – Assen, 2019*

Over het algemeen ontbreekt hier de tijd en het geld voor, maar men ziet ook vaak de urgentie er niet van in (interview 6). Echter, gemeenten hebben steeds meer verantwoordelijkheden gekregen onderzoeken te laten uitvoeren (Bax et al., 2014). Voor gemeenten is er op het moment dat een project

is uitgevoerd is er financieel vaak toch geen ruimte meer om dingen drastisch te veranderen. Zodra er klachten komen, worden er nog kleine aanpassingen gedaan. Hier blijft het in de praktijk vaak bij.

*“Geen bericht goed bericht zeg ik maar. Dan laat je het liggen en dan verdwijnt het.” – Hardenberg*

De evaluaties die nog plaatsvinden komen vooral voort uit initiatieven van andere partijen zoals het Kenniscentrum Shared Space uit Leeuwarden. Deze partijen bieden zich aan bij gemeenten om te evalueren omdat zij meer belang hechten aan de ontwikkeling van Shared Space in het algemeen. Deze evaluaties vinden dan echter ook vaak niet op drie verschillende momenten plaats. Gemeenten zelf zijn vooral blij als de reacties van de bevolking meevallen, ze kijken dus niet verder dan het project zelf. Dit gebrek aan evaluatie kan negatieve gevolgen hebben voor de ontwikkeling van het concept Shared Space en op de toekomstige toepassingen van Shared Space in Nederland.

Opvallend is dat de gemeenten die van plan zijn Shared Space aan te leggen nog wel de wens uitspreken het uiteindelijk te gaan evalueren (interviews 4,5). Het moet echter nog maar blijken of dit in de praktijk ook het geval zal zijn. Aangezien de ongevallenregistratie in 2010 niet meer door de politie wordt gedaan komt er via deze weg ook onvoldoende informatie over ongevallen, dus de objectieve veiligheid, bij gemeenten binnen. Gemeente Heerenveen verzamelt zelf veel data over de objectieve veiligheid, maar dit is meer uitzondering dan regel.

#### *Gevolgen gebrek aan evaluatie*

Zoals benoemd in deze paragraaf, doen gemeenten te weinig aan evaluatie van het concept Shared Space. Hierdoor heerst er een bepaalde mate van onwetendheid bij gemeenten hoe en waar een Shared Space het beste toegepast kan worden. Voorbeelden van gemeenten waar het concept niet heeft uitgespeeld zoals men had gehoopt zijn gemeente Meppel en gemeente De Wolden. Toevallig is er in Meppel (2017) wel een evaluatie gedaan achteraf. Toch had men hier op voorhand kunnen onderzoeken wat voor publiek deze Shared Space voornamelijk bezoeken en wat het plan is als mensen uit gevoel van onveiligheid de locatie mijden. Nu is het resultaat dat mensen, met name ouderen, ontevreden zijn en het liefst niet meer op deze locaties komen. Op voorhand had men dit scenario al kunnen voorspellen en kunnen bepalen wat te doen in een dergelijke situatie. Nu wordt Meppel aangehaald als voorbeeld maar ook gemeenten die het concept willen gaan toepassen (interviews 4,5) lijken zich hier ook nog niet in te hebben verdiept, terwijl zij wel van plan zijn te gaan evalueren achteraf. Ook in gemeente De Wolden functioneert de Shared Space niet zoals men het had beoogd, simpelweg omdat het hier de auto te dominant is, iets waar ook op voorhand al maatregelen voor hadden kunnen en moeten worden genomen.

## H5 Conclusie

### 5.1 Discussie

De beweegredenen voor gemeenten om voor Shared Space te kiezen zijn met name de verbeterde ruimtelijke kwaliteit en de objectieve verkeersveiligheid. Deze redenen maken dat de meeste gemeenten Shared Space hebben toegepast, of gaan toepassen. Gemeenten zien uit eigen ervaring dat het aantal en de ernst van de ongevallen drastisch afneemt na de inrichting van een Shared Space, toch is hier in de literatuur nog onvoldoende bewijs voor (Moody & Melia., 2014). Toch verschillen gemeenten in hun visie op Shared Space. Bepaalde gemeenten hebben er minder goede ervaringen mee dan de andere. Dit heeft te maken met de afgenomen subjectieve onveiligheid (Kaparias et al., 2012) die voor bepaalde gemeenten een reden is om zich terughoudender op te stellen ten opzichte van het beleidsconcept Shared Space. Andere gemeenten zien hier geen reden voor omdat geen enkele strategie voor elke doelgroep ideaal is. Bax et al. (2014) stellen dat gemeenten nog onvoldoende in staat zijn deze afwegingen op een gegronde manier te maken. Verder definieert elke gemeente Shared Space op haar eigen manier, zelfs subsidies kunnen een rol spelen in het toekennen van de naam Shared Space aan een locatie. Gemeenten doen echter gemeenten zelden eigen vooronderzoek naar het concept Shared Space waardoor er ook veel onwetendheid heerst. Ook tijdens en na de toepassing van Shared Space wordt er zelden tot niet geëvalueerd. De redenen die hiervoor zijn gegeven zijn dat gemeenten hier geen tijd en/of geld voor hebben. Verder wordt de urgentie van evaluatie niet ingezien door gemeenten. Het heeft te maken met de belangen die spelen binnen de beleidswereld (Leroy et al., 2007) dat gemeenten het belang hiervan niet inzien. Toch is die urgentie er wel degelijk want gemeenten hebben de verantwoordelijkheid goede beslissingen te maken en deze uiteindelijk op een goede manier uit te voeren. het moment worden keuzes op het gebied van Shared Space sporadisch met wetenschappelijke kennis onderbouwd. Zo heeft de Shared Space in bepaalde gemeenten niet uitgekapt zoals gehoopt, terwijl men dit van tevoren wel had kunnen voorspellen, of in elk geval rekening kunnen houden met mogelijke scenario's, zodat hierop had kunnen worden ingespeeld (Karndacharuk et al., 2016; Kaparias et al., 2012). Verder worden er in een verkeers- en vervoersplan doelen met betrekking tot Shared Space geformuleerd die niet wetenschappelijk gegrond zijn (Moody & Melia, 2014; Kaparias et al., 2012). Al met al valt er op het vlak van kennisverwerving doormiddel van eigen onderzoek het nodige te verbeteren, ook Bax et al. (2014) onderschrijven dit. Bovendien is Shared Space niet altijd een keuze van de gemeente zelf. In bepaalde gevallen komen bewoners met een initiatief om het te toe te passen. Echter ook dan is het aan de gemeente om hier de expertise te brengen om in samenwerking met de bewoners een succesvol project op te zetten. Al met al blijft de afweging tussen subjectieve veiligheid en objectieve veiligheid centraal staan als het gaat om de beweegredenen voor en tegen Shared Space. Op het moment dat gemeenten meer bij dit dilemma stilstaan valt er mogelijk nog veel meer uit het concept Shared Space te halen.

### 5.2 Aanbevelingen

Zoals uit de resultaten is gebleken is de toename aan objectieve veiligheid een reden gebleken voor gemeenten voor Shared Space te kiezen, echter is er nog geen bewijs dat dit werkelijk een gevolg is van Shared Space (Moody & Melia, 2014). Er moet dus nog onderzoek worden gedaan naar de gevolgen van Shared Space op de objectieve verkeersveiligheid. Verder zou het voor toekomstig onderzoek waardevol kunnen zijn waarom het concept op bepaalde plekken zo goed functioneert en op andere plekken er toch meer sociale weerstand heerst. Er zou hierbij niet puur en alleen naar de inrichtingen zelf moeten worden gekeken maar ook naar het proces waaruit de Shared Space is ontstaan. Ook moet er niet enkel naar de locatie zelf worden gekeken, maar ook naar de bredere omgeving. Wat is de functie van deze locatie en waarom werkt het hier wel of niet? Ook zou er kunnen

worden onderzocht hoe je als gemeente sneller draagvlak genereert voor een Shared Space en hoe de weerstand tegen Shared Space kan worden beperkt.

### 5.3 Reflectie

In de paragraaf Beperkingen (3.5) is uiteengezet wat de beperkingen van de gekozen methoden zijn. Ondanks de beperkingen hebben de data uit de interviews voldoende informatie geboden om uitspraken te doen die een antwoord vormen op de onderzoeksvraag. Ook het aantal van acht interviews (betreffend negen gemeenten) is dusdanig dat er sprake is van enige representativiteit. Toch kan er kritiek zijn op de topografische ligging van de betreffende gemeenten, maar ook deze gemeenten verschilden dusdanig van elkaar qua beleid dat het onwaarschijnlijk is dat een onderzoek in een ander deel van het land tot hele andere resultaten zou hebben geleid. Echter had een interview met een medewerker van het Kenniscentrum van Shared Space in Leeuwarden kunnen helpen achterhalen of er verschillen in beslissingen bestaan binnen Nederland. Enkel als er grotere steden worden opgenomen in de analyse zouden er eventueel verschillen kunnen worden waargenomen. Verder kan een punt van kritiek op de data zijn dat de interviews slechts met 1 beleidsmaker per gemeente zijn afgenomen. Hoewel deze mensen allemaal een relevante functie voor dit onderwerp bekleden is het wel de vraag of interviews met andere mensen in deze functie bij dezelfde gemeenten ook dezelfde antwoorden hadden gegeven. Om deze reden zijn er echter zoveel mogelijk interviews afgenomen, zodat de grootste onzekerheden uit de dataset kunnen worden gefilterd.



## Referenties

- Bax, C., Leroy, M. P., Hagenzieker, M. (2014) Road Safety Knowledge and Policy: A Historical Institutional Analysis of the Netherlands. *Transportation Research. Part F 25(2014) Behaviour*, pp. 127–136.
- Clarke, E: Shared Space - the alternative approach to calming traffic. *Traffic Engineering Control*, 47(8), pp. 290–292, 2006.
- Clifford, N. J., Cope, M., Gillespie, T. W. and French, S. (2016) *Key methods in geography*. Third edn. London: SAGE.
- Department for Transport (2011) *Local Transport Note 1/11*. Department for Transport. Norwich: The Stationery Office
- Gemeente Assen (2018). *Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2018-2022*. Assen: gemeenteraad Assen
- Gemeente De Wolden (2010) *Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan 2010-2019*. Zuidwolde: gemeenteraad De Wolden
- Gemeente Emmen (2012) *“Oog voor mobiliteit” Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2012 – 2020*. Emmen: gemeenteraad Emmen
- Gemeente Hardenberg (2017). *Verkeersveiligheid*. Geraadpleegd op 2-6-2019 via: <https://www.hardenberg.nl/inwoners/inwoners-vervolg/parkeren-en-verkeer/verkeersveiligheid.html> Hardenberg: Gemeenteraad Hardenberg
- Gemeente Heerenveen (2017). *Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan 2017*. Heerenveen: gemeenteraad Heerenveen
- Gemeente Hogeveen (2017). *Mobiliteitsvisie 2017-2026*. HGV054/Fdf/0001.03. Emmen: gemeenteraad Emmen
- Gemeente Kampen (2010). *Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Kampen*. KPN009/Nbc/0167. Kampen: gemeenteraad Kampen
- Gemeente Meppel (2017). *Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan 2017*. Meppel: gemeenteraad Meppel
- Gerlach, J. , Boenke, D. , Leven, J. , Methorst, R.: Sinn und Unsinn von Shared Space 1. *Straßenverkehrstechnik*, vol. 2/2008, 2008.
- Haan, de P. & Nota. S (2012). Shared Space 2.0. Geraadpleegd op 9-6-2019 via: [http://www.verkeerskunde.nl/internetartikelen/internetartikelen/shared-space-2-0-\(vk-2-2012\).26965.lynkx](http://www.verkeerskunde.nl/internetartikelen/internetartikelen/shared-space-2-0-(vk-2-2012).26965.lynkx) Leeuwarden: Kenniscentrum Shared Space
- Hamilton Baillie Associates (2019). Why it matters? Geraadpleegd op 2 maart 2019 via: <http://hamilton-baillie.co.uk/>.
- Hamilton- Baillie, B.: Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic. *Built Environment*, 34(2), pp. 161–181, 2008.



- Havik, E. M. *et al.* (2015) 'Accessibility of shared space for visually impaired persons: A comparative field study', *British Journal of Visual Impairment*, 33(2), pp. 96–110.
- Holmes C. (2015) , *Accidents by Design: The Holmes Report on "shared space" in the United Kingdom*. London: Lord Holmes of Richmond MBE
- Houtenbos, M. (2009). *Sociale vergevingsgezindheid*. R-2009-8. Leidschendam: SWOV
- Hsu, T.C. and Lee, T.C., 2017. Evaluating the Perceptions of Road Users in Different Scenarios of Shared Spaces. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 12, pp.1201-1217.
- Kaparias, I., Bell, M. G. H., Miri, A., Chan, C. and Mount, B. (2012). Analysing the perceptions of pedestrians and drivers to shared space. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 15(3), pp. 297-310.
- Karndacharuk, A., Wilson, J., Dunn, R. (2014). A review of the evolution of Shared (street) Space concepts in urban environments. *Transport reviews*. 34(2), pp. 297-310
- Karndacharuk, A., Wilson, J., Dunn, R. (2016). Qualitative evaluation study of urban shared spaces in New Zealand. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 42, pp.119-134.
- Kitchin, R. and Tate, N. J. (2000) *Conducting research in human geography : theory, methodology and practice*. Harlow etc.: Prentice Hall
- Leroy, P., Funtowicz, S. Goorden, L., Grin, J. (2007) *Wetenschap, maatschappij, politiek: wie stuurt wie?* Delft: Eburon
- Methorst, R., Boenke, D., Gerlach, J. (2007) *Shared Space: Safe or Dangerous? A contribution to objectification of a popular design philosophy*. Toronto: Walk21
- Ministerie Verkeer en Waterstaat. (2008) *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Moody, S., Melia, S. (2014). Shared Space: Research, policy and problems. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Transport*, 167(6), pp. 384-392
- Nota, S (2016). *Geen borden, stoplicht en markering, we zien het steeds vaker*. NOS. Geraadpleegd op 1-6-2019 via: <https://nos.nl/artikel/2109820-geen-borden-stoplicht-en-markering-we-zien-het-steeds-vaker.html>
- Project for Public Spaces (2007) *Placemaker Profiles*. Beschikbaar via: <http://www.pps.org/info/placemakingtools/placemakers/ajacobs>. Geraadpleegd op 3 maart 2019
- Reid, S. Kocak, N., & Hunt, L., 2009. *DfT shared space project stage 1: appraisal of shared space*. MVA Consultancy.
- Sanderson, I. (2002). Evaluation, Policy Learning and Evidence-Based Policy Making. *Public Administration*, 80(1), pp. 1-22.
- Shared space institute (2010) *Evaluatieleidraad voor Shared Space – projecten*. Drachten: Provincie Friesland.
- Schönauer, R., Stubenschrott, M., Schrom-Feiertag, H., Menšik, K. (2012) *Social and spatial behavior in Shared Spaces*. Wenen: Real Corp.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (2012) *Subjectieve verkeersonveiligheid*. SWOV Fact-Sheet (nr. ontbreekt). Leidschendam: SWOV

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (2018) *Verkeersveiligheidscijfers*  
Geraadpleegd op 3-3-2019 via: <https://www.swov.nl/feitenencijfers/verkeersveiligheidscijfers> Haag: SWOV

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (z.d.). *DVwegverkeer - Hoe verhoudt Duurzaam Veilig zich tot Shared Space?* Geraadpleegd op 3-7-2019 via: <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/fact/dvwegverkeer-hoe-verhoudt-duurzaam-veilig-zich-tot-shared-space>. Den Haag: SWOV

Vlakveld, Boele, Aarts & Schermers (2013). *Natuurlijk Sturen in Limburg*. Leidschendam: SWOV



## Bijlage 1

### Agreement to participate - Research Ethics Committee (REC)

in (doctoral) research project:

Title:

Subtitle:

*The purpose of the research is (explain in maximum 1 – 2 sentences your research project in lay terms intelligible to a wider audience)*

- I have read and I understand the information sheet of this present research project.
- I have had the opportunity to discuss this study. I am satisfied with the answers I have been given.
- I understand that taking part in this study is voluntary and that I have the right to withdraw from the study up to three weeks after interview, and to decline to answer any individual questions in the study.
- I understand that my participation in this study is confidential. Without my prior consent, no material, which could identify me will be used in any reports generated from this study.
- I understand that this data may also be used in articles, book chapters, published and unpublished work and presentations.
- I understand that all information I provide will be kept confidentially either in a locked facility or as a password protected encrypted file on a password protected computer.

faculty of spatial sciences

research ethics committee

Please circle YES or NO to each of the following:

I consent to my interview being audio-recorded

YES / NO

I wish to remain anonymous for this research

YES / NO

#### **If YES**

My first name can be used for this research

YES / NO

#### **OR**

A pseudonym of my own choosing can be used in this research

YES / NO

**“I agree to participate in this individual interview and acknowledge receipt of a copy of this consent form and the research project information sheet.”**

Signature of participant: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_

**“I agree to abide by the conditions set out in the information sheet and I ensure no harm will be done to any participant during this research.”**

Signature of researcher: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_

Please fill in the following information. It will only be used in case you want to be sent a copy of interview notes so that you have the opportunity to make corrections.

Address:

Email:

## Bijlage 2

## Codes

Shared Space Positief	Shared Space negatief	Kennis Shared Space	Adviezen	Specifiek beleid gemeenten
Gedragsverandering	Conservatieve bevolking	Evaluatie	Aanpassingen	evaluatie
Geen ernstige ongelukken	Functioneert niet naar behoren	Evaluatie geen vast onderdeel	Eerst 1-2 jaar wachten met evaluatie	Evaluatie geen vast onderdeel
Motief: kostenaspect	Geen Shared Space toegepast	Geen onderzoek	Geen bericht goed bericht	Geen evaluatie
Motief: Leefbaarheid	Geen Shared Space want geen auto's	Informatiebron	Geen doorgaande route	Motief: nooit doorstroming
Motief: ruimtelijke kwaliteit	Kwetsbare groepen	Objectieve cijfers niet naar behoren	Geen Shared Space op een rustige plek	Onderzoek subjectieve veiligheid
Motief: verkeersfunctie	Maatschappelijke weerstand	Onderzoek naar subjectieve veiligheid	Moet voldoende ruimte zijn	Shared Space in Stationgebied
Motief; verkeersveiligheid	Mensen rijden te hard	UMS niet geregistreerd	Niet doen bij doordrammen	Shared Space toegepast
Objectieve veiligheid is verbeterd	Moeilijk oversteken		Samenwerking met de omgeving	Shared Space op druk kruispunt toegepast
Toegepast en succesvol	Motief geen SS: Draagvlak		Shared Space als ontsluiting	Shared Space op drukke punten toegepast
Winkeliers hebben baat bij SS	Motief geen SS: geld		Snelheid 30	Shared Space toegepast rondom scholen
Winkeliers nemen deel	Niet doen bij doordrammen		Voorwaarde: compacte gebied	Shared Space toegepast in winkelgebied
Motief doorstroming	onveiligheid		Voorwaarde: niet te druk	

Doorstroming verbeterd	onvoorspelbaarheid		Voorwaarde: verblijfsfunctie	
	onwetendheid		Voorwaarde: verkeersfunctie	
	Shared Space terug naar traditionele inrichting		Zorg voor verrassing	
	Subjectieve onveiligheid		Snelheid 30	
	Te druk			
	Wennen aan Shared Space			

Shared Space positief: De positieve dingen die er over Shared Space gezegd zijn.

Shared Space negatief: De negatieve dingen die over Shared Space gezegd zijn.

Kennis Shared Space: Antwoorden op de vraag waar halen gemeenten hun kennis over Shared Space vandaan?

Adviezen: Welke adviezen geven de geïnterviewden op het gebied van Shared Space.

Specifiek beleid

gemeenten: De specifieke uitvoering van Shared Space bij de verschillende gemeenten.

## Bijlage 3 Interviewvragen

1. Hoe zou u Shared Space definiëren?
2. Wordt Shared Space toegepast binnen deze gemeente? (zo ja, voor welke doelen?)
3. Voor welke doelen zou Shared Space volgens u ingezet kunnen worden?
4. Welk doel is volgens u het meest doorslaggevend?

Dan nu door op het verkeersveiligheidsaspect

Ik probeer via rapporten over de gemeente die ik bezoek te achterhalen wat de doelen zijn op het gebied van verkeersveiligheid en bespreek dit met de geïnterviewde.

Vervolgens ga ik door met de volgende vragen:

5. Ziet u Shared Space als een succesvol ruimtelijk concept om de doelen op gebied van verkeersveiligheid te behalen?
6. Op basis van welke informatiebronnen baseert u deze mening?
7. *Indien gemeente zelf onderzoek doet: Wordt zowel subjectief als objectieve veiligheid getoetst? Hoe wordt dit gemeten?*
8. Welke factoren zijn bepalend of een locatie geschikt is voor Shared Space?
9. Wat zijn de redenen om er juist niet voor te kiezen?
10. Wordt er achteraf geëvalueerd of de situatie veiliger is geworden door Shared Space? Objectief/subjectief? Conclusies?