

BIJLAGE 1 Toelichting INTERREG

Het Europese programma INTERREG

INTERREG is een Europees subsidieprogramma, met als doel om bij de aanpak van problemen / vraagstukken optimaal te profiteren van samenwerking tussen en de kennis van verschillende partners in het betreffende programmagebied. Het programma wordt in bijlage 1 nader toegelicht. Kenmerk voor dit programma is dat het een van de weinige programma's is, waarbij (de aanleg of het ontwerpen van) infrastructuur en openbare buitenruimte wordt gesubsidieerd, naast de kosten van de Europese samenwerking zelf. Een 'eigen' project van een partner van het consortium binnen een Europees project, wordt in INTERREG een '*local project*' genoemd. Duidelijk zal zijn dat het belang van de noodzaak tot een Europese samenwerking in een *local project* breed moet worden uitgemeten. Ofwel: wat kunnen we in Europa van elkaars *local projects* leren?

Door de wijze van Europese subsidiëring biedt het programma voor de gemeente Heerhugowaard een interessante mogelijkheid voor cofinanciering van onze eigen *local projects*. Dat zijn feitelijk projecten zoals het ontwerpen van infrastructuur, die we te allen tijde zouden moeten opstellen om de gebiedsontwikkeling op te starten. We plaatsen ze nu echter tevens in een Europees perspectief. Echter: ondanks subsidiëring (in principe 50% van subsidiabele kosten), zijn extra kosten verbonden aan dit Europese perspectief, aan de Europese samenwerking. Deze zijn gevolg van de noodzakelijke procesbegeleiding en deelname aan bijeenkomsten vanwege de samenwerking zelf. Hierop wordt in het vervolg van deze nota ingegaan.

Europese subsidie kan op bepaalde momenten worden aangevraagd. Deze momenten zijn de zogenaamde '*calls*'. Normaal gesproken staan deze ongeveer een maand open. De deadline van de volgende *call* is naar verwachting 11 mei aanstaande. Na deze 10^e *call* zullen er waarschijnlijk geen financiële middelen meer over zijn binnen dit Europese programma. Het is nog niet bekend in hoeverre na deze programmaperiode (2007-2013) het programma een vervolg zal krijgen. Met het oog op de toekomst: de ervaring leert dat een deelname aan een INTERREG-project, vaak kansen biedt voor nieuwe subsidiemogelijkheden bij een vervolgproject in een volgend Europees programma. Uiteraard biedt dit geen garanties.

In Europa kan echter geen 'pot met goud' opgehaald worden. Participeren in toekomstige nieuwe operationele programma's met Europese cofinanciering voor fysieke investeringen kan alleen als de gemeente (bij voorkeur samenwerkend in de regio) bereid is te investeren in samenwerking, in kennisoverdracht en in het onderhouden van een breed internationaal netwerk. Samenwerken met en leren van andere partners, kijken in de keuken bij anderen, geprikkeld worden door andere benaderingswijzen en zelf ook daaraan mee te doen past ook bijzonder goed in de onlangs geformuleerde organisatiedoelstellingen. Daarom biedt deelname aan Europese subsidietrajecten ook in bredere zin invulling in het dagelijkse takenpakket.

INTERREG is dus een investering, maar het biedt meer. Niet alleen investeren we nu in ons netwerk en laten we ons zien in Europa, we krijgen er ook een *local project* voor terug. Onderdeel van de Europese samenwerking in INTERREG is zoals reeds vermeld, dat we ook leren van elkaars lokale projecten. Heerhugowaard dient haar Stationsgebied als studieobject in: is het principe van 'Shared Space' de oplossing om tot een inrichtingsplan voor het Stationsgebied te komen, waarin alle vervoersmodaliteiten hun plek krijgen, maar waar het ook voor alle gebruikers van het gebied fijn verblijven is? Dat *local project* is in feite een produkt, een ontwerp van de buitenruimte, dat we in feite altijd na de structuurvisiefase zouden moeten opstellen.

BIJLAGE 2 Het project *SHARED SPACE*

Consortium Shared Space

Het binnen de gemeente Heerhugowaard bekende verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng, heeft als *project proposal* "Shared Space" als mogelijk INTERREG-project gelanceerd. Dit past binnen de prioriteit connectiviteit, in het programma deelgebied Noordwest-Europa. De opstartfase waarin de integrale gebiedsontwikkeling voor het Stationsgebied zich de komende paar jaar zal bevinden leent zich uitstekend voor het onderdeel 'planvorming' in het Shared Space *project proposal*. De geplande periode voor dit Europese project is namelijk voorjaar 2012 tot september 2015.

Het Europese project Shared Space biedt de gemeente Heerhugowaard de mogelijkheid om met het *local project* Shared Space in het Heerhugowaardse Stationsgebied vanuit een breed kennisconsortium concreet te kunnen toewerken naar een inrichtingsplan voor het Stationsgebied, ondersteund door (in dit geval) academische kennis en de toegevoegde waarde door de '*founding fathers*' van Shared Space. Deze samenloop van omstandigheden is normaal gesproken haast onmogelijk en biedt grote voordelen. Naast het technische aspect is er echter een minstens zo belangrijke kans: de gemeente zet tevens nieuwe voetstappen in Europa, de gemeentelijke organisatie breidt haar netwerk uit en loopt tenslotte vooruit op toekomstige operationele programma's die daadwerkelijk kunnen bijdragen aan fysieke investeringen in onze regionale OV-knoop.

Local project: Shared Space in het Heerhugowaardse Stationsgebied?

Het principe van Shared Space is een openbare ruimte, waar alle verkeersdeelnemers en alle vervoerswijzen dezelfde ruimte delen, zonder dat daar overmatig veel regels aan te pas komen. Door middel van oogcontact dienen de gebruikers van de ruimte onderling uit te maken wie voorgaat. Een ontwerp voor een Shared Space inrichting wordt niet achter het bureau of tekentafel gemaakt. Shared Space is namelijk ook een proces om gezamenlijk met de gebruikers van de ruimte te komen tot een inrichting waar een ieder zich in kan vinden. Het Heerhugowaardse *local project* moet nog definitief vorm krijgen. Op basis van een eerste globale verkenning van een mogelijke uiteenzetting van dit project kunnen de volgende deelproducten worden onderscheiden:

- een Programma van Eisen;
- het verkeerskundig schetsontwerp;
- een document met daarin de resultaten van de inspraak, de workshops;
- het voorontwerp;
- het beslisdocument;
- het raadsbesluit.

Het *local project* wordt uitgevoerd volgens het principe van interactieve beleidsontwikkeling.



BIJLAGE 3 Virtuele verbindingen

“Broekhorn / Stationsgebied – Stadshart”

en “Stationsgebied – RTIC”

Technisch gezien is er geen probleem met de routes van (de jachthaven) Broekhorn via het Stationsgebied naar het Stadshart en –straks- van het Stationsgebied naar het RTIC: alle voorzieningen functioneren, zij het dat functionele verbeteringen dringend gewenst zijn. Bij het aanpassen van de Zuidtangent en de aanleg van de onderdoorgang bij het spoor zullen daaraan vermoedelijk de nodige veranderingen plaatsvinden. De Structuurvisie zal daar de basis voor vormen.

Er liggen echter veel meer mogelijkheden in het aantrekkelijk maken van beide routes, door bijvoorbeeld het digitaal verstrekken van informatie. Hierbij liggen de kansen met name in de ontwikkeling van apps voor smartphones. Deze apps zijn inmiddels in het gebruik gemeengoed voor bijna iedereen. Voorbeelden van apps in het maken van verbindingen binnen onze gemeente zijn een speciale routeplanner, met uitgebreidere info over de Heerhugowaardse zorgboulevard tussen Stations en RTIC, met (commerciële) info over bezienswaardigheden zoals ons Stadshart en Middenwaard. Maar ook cultuurhistorische onderwerpen, bezienswaardigheden/monumenten en recreatieve routes voor fiets en voetgangers kunnen binnen een app opgenomen worden. Hier kunnen (meebetalende) bedrijven, horeca en andere voorzieningen worden bijgevoegd. Wellicht geldt dit ook voor eigen beheerproducten, waardoor ook de toepassing binnen de eigen organisatie mogelijk is. Het is echter niet de bedoeling om hiermee een project op te starten dat boven de Heerhugowaardse werkelijkheid uitgaat. Beoogd wordt aan de ene kant een waardevolle toevoeging te geven aan de beleving van de gebruiker van de twee genoemde routes en eventuele toekomstige andere routes en aan de andere kant een noodzakelijke stap te zetten in de voor ons zo belangrijke Europese netwerken.

De ontwikkelingen in digitale technologie

Het gebruik van smartphones raakt steeds meer ingeburgerd. “Apps 1.0” zijn toepassingen die op een geografische ondergrond geselecteerde objecten kunnen laten zien. In de Tom Tom kun je alle lunchrooms op een kaart zien. Bij de volgende generatie, “Apps 2.0” (mobiel internet), wordt diezelfde informatie gefilterd op basis van iemands persoonlijke vragen, locatie en eerder ingegeven voorkeuren. Het gaat hierbij om consumentgedreven innovatie: voor succesvolle diensteninnovatie moeten ontwerp en marketing teams goed op de hoogte zijn van het dagelijks leven van de mensen voor wie de diensten bedoeld zijn. De groep mensen die buitenshuis meer on-line dan off-line is groeit gestaag. Steeds meer worden keuzes gemaakt op basis van ‘wisdom of friends and the crowd’. Het aandeel digitale nomaden neemt snel af.

Ook de technologische mobiele mogelijkheden nemen zeer snel toe. Met name de jongere generaties, maar steeds meer ook de ouderen, maken hiervan in toenemende mate gebruik. Om het in de woorden van de internationaal gerenommeerde vrijetijdsexpert Norm Rose te zeggen: ‘Keep up, speed up or step aside.’

Deze digitale ontwikkelingen kunnen gekoppeld worden aan de verbindingen die wij willen maken tussen Stationsgebied en RTIC en Broekhorn/Stationsgebied en het Stadshart. Ze kunnen een meerwaarde vormen in het ‘wegwijs’ maken van onze bezoekers en vermarkten van wat we in Heerhugowaard te bieden hebben, te beginnen met de alsmaar groeiende zorgboulevard met het RTIC en ons nieuwe Stadshart met Middenwaard.

Dit is uiteraard niet een zaak van alleen de gemeente. De VVV en de Heerhugowaardse bedrijven zullen begin 2012 worden gepolst over deelname. Hierbij zal gelijktijdig eventuele co-financiering aan de orde komen.

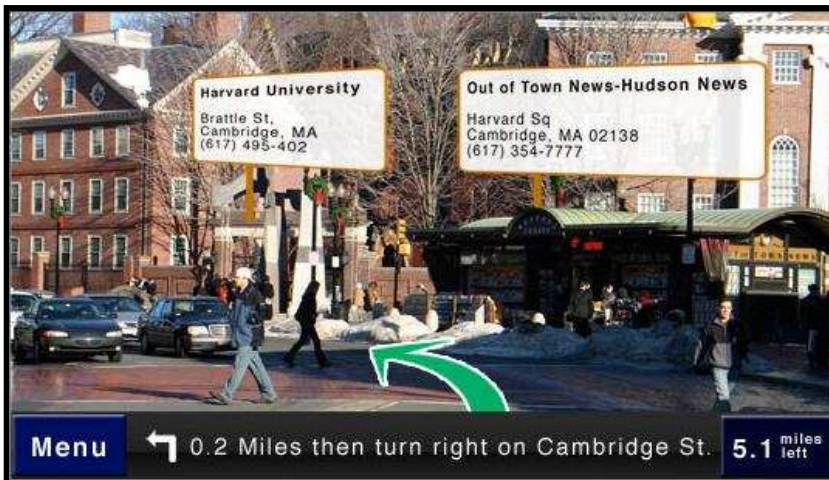
Voorbeelden van apps



Een routeplanner-app, om de weg te vinden naar het ziekenhuis en het Stadshart



Een cultuurhistorische-app, om in de toekomst fiets- en wandelroutes in op te nemen en informatie te geven over de bezienswaardigheden



Een app met 'augmented reality', zoals Layar. Met behulp van de smartphone wordt bijvoorbeeld zichtbaar welke zorgvoorziening waar op de boulevard tussen Station en RTIC is gelegen.

Welk gebouw 'biedt welke zorg'?

BIJLAGE 4 Kosten Europees *SHARED SPACE* project

Voor de kosten van ons *local project* voor Shared Space in het Heerhugowaardse Stationsgebied heeft Goudappel Coffeng de volgende raming ad totaal ca. € 350.000 opgesteld, met de daarna volgende toelichting:

1.	Projectmanagement Goudappel Coffeng		€ 14.000
2.	Kosten internationaal traject INTERREG	1.360 gemeentelijke uren (à € 100)	€ 136.000
3.	Kosten voor het <i>local project</i> Shared Space in het Stationsgebied	€ 130.000 (offerte Goudappel Coffeng) en 784 gemeentelijke uren (à € 100)	€ 200.000 (<i>afgerond</i>)
<i>Deze kosten zijn gerekend over de volle 3 jaren looptijd van het project.</i>			
		TOTAAL	€ 350.000
<i>Van de totale kosten (€ 350.000) wordt 50% vergoed vanuit het Europese programma INTERREG.</i>			

Toelichting bovenstaande kostenraming van Goudappel Coffeng

In deze bijlage is de globale raming van het totale Europese project opgenomen. De diensten van Goudappel Coffeng dienen uit het project te worden bekostigd, evenals die van de leadpartner (Londen / London European Partnership for Transport (LEPT)). Volgens de INTERREG-contractie worden de uren / kosten van de leadpartner verdeeld over alle deelnemende partners. Voor Heerhugowaard is een aandeel geraamd ad totaal ca. € 350.000, over de totale projectduur van drie jaren. Dit betreft dus de kosten/uren van de leadpartner, deelname aan bijeenkomsten (ongeveer eens per half jaar) en voorbereidingskosten voor het eigen 'local project'.