

Shared Space Haren



Evaluatie en integratie

Shared Space Haren

Evaluatie en integratie

Concept

Gemeente Haren
Postbus 21
9750 AA Haren

Grontmij Nederland bv
Haren, 22 oktober 2008

Verantwoording

Titel : Shared Space Haren

Subtitel : Evaluatie en integratie

Projectnummer : 262029

Referentienummer :

Revisie : 1

Datum : 22 oktober 2008

Auteur(s) : ing. R.R. van der Velde & ing. E. Bos

E-mail adres : richard.vandervelde@grontmij.nl

Gecontroleerd door :

Paraaf gecontroleerd :

Goedgekeurd door :

Paraaf goedgekeurd :

Contact : Nieuwe Stationsweg 4
9751 SZ Haren
Postbus 125
9750 AC Haren
T +31 50 533 44 55
F +31 50 534 96 11
noord@grontmij.nl
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
2	Shared Space in het GVVP Haren	6
3	Shared Space projecten	14
4	Resultaten.....	19
4.1	Evaluatie komplan Haren.....	19
4.2	Evaluatie wegencategorisering gemeente Haren	22
4.3	Analyse Rijksstraatweg.....	22
4.3.1	Verkeersongevallen	22
4.3.2	Tellingen en snelheidsmetingen	25
4.4	Zuidlaarderweg (Noordlaren).....	25
4.4.1	Verkeersongevallen	25
4.4.2	Tellingen en snelheidsmetingen	25
4.5	Botanicuslaan (Haren).....	26
4.5.1	Verkeersongevallen	26
4.5.2	Tellingen en snelheidsmetingen	27
4.6	Dorpsweg (Onnen).....	27
4.6.1	Verkeersongevallen	27
4.6.2	Tellingen en snelheidsmetingen	27
4.7	Leerpunten.....	28
4.8	Lopende Shared Space projecten	28
4.9	Nader onderzoek	28
5	Hoe verder met Shared Space	29
5.1	Interne evaluatie Shared Space	29
5.2	Integratie Shared Space	29
5.3	Interreg 4A Shared Space Crossing The Border (SSCTB)	30
5.4	Instituut Shared Space.....	30

Bijlage 1: Interne evaluatie Shared Space

Bijlage 2: Notitie 'Integratie Shared Space'

Bijlage 3: Interreg 4A: Shared Space Crossing The Border

1 Inleiding

In de afgelopen jaren is er veel aandacht besteed aan het implementeren van het concept Shared Space in vraagstukken op het gebied van ruimtelijke inrichting. Het Shared Space project heeft kunnen rekenen op veel internationale belangstelling. De gemeente Haren heeft in het project een belangrijke rol vervuld.

De laatste bijeenkomst van het Interreg 3B project Shared Space is gehouden op 5 juni 2008. Deze bijeenkomst markeert het einde van een project waarin zeven partners van vijf Europese landen in de afgelopen vier jaar hebben samengewerkt. Tijdens de laatste bijeenkomst is teruggeblikt, maar ook vooruit gekeken: wat kunnen we leren van de resultaten en hoe bouwen we voort op de successen van Shared Space.

De gemeenteraad heeft behoefte aan een beleidsnotitie Shared Space met als doel:

1. Het genereren van een overzicht van de uitgevoerde Shared Space projecten in de gemeente Haren en de stand van zaken van lopende projecten met Shared Space componenten.
2. Het waar mogelijk beschrijven van de resultaten en leerpunten.
3. Het nader inbedden van Shared Space in de gemeentelijke organisatie en ruimtelijke planvorming.
4. Hoe verder met Shared Space?

Voordat op deze punten wordt ingegaan wordt in het volgende hoofdstuk ingegaan op de wijze waarop Shared Space reeds is ingebed in het gemeentelijke beleid. Het concept Shared Space maakt integraal onderdeel uit van het in 2005 vastgestelde Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP). In hoofdstuk 2 is dit onderdeel van het GVVP integraal opgenomen.

Bundeling van kennis en informatie

In de afgelopen jaren zijn verschillende evaluaties uitgevoerd van uitgevoerde herinrichtingen waarbij het begrip Shared Space in meer of mindere mate is gehanteerd. Belangrijke evaluaties hierbij waren de evaluatie van de Rijksstraatweg, het Komplan Haren en de wegcategorisering. Ook de gemeente zelf heeft intern een evaluatie van Shared Space uitgevoerd.

Binnen de gemeente leven bij de betrokkenen van het Interreg 3B Shared Space project duidelijke ideeën over het Shared Space nader in de organisatie kan en moet worden ingebed. Deze ideeën zijn verwoord in een notitie 'Integratie Shared Space'. Deze notitie is vertaald in het Engels opgenomen in de partnerpublicatie Shared Space van het Interreg 3B project.

Deze notitie moet worden gezien als een document waarin kennis, informatie en meningen op het gebied van Shared Space is gebundeld. De eerder uitgevoerde evaluaties, alsmede de intern uitgevoerde evaluatie en opgestelde notitie over het vervolg van Shared Space in Haren, zijn als belangrijke onderdelen in deze notitie opgenomen.

Proces Shared Space Haren in hoofdlijnen

Naar aanleiding van het project Rijksstraatweg:

- Contact met Monderman, Foorthuis en het Keuninginstituut.
- Haren aangemeld voor het Europese project Shared Space, Interreg 3B.
- Noordlaren en Onnen zijn in dit kader als projecten uitgewerkt.

De ondertekening van het partnership agreement vond plaats in december 2004

De partners:

- Provincie Friesland (leadpartner)
- Suffolk, Ipswich (Engeland)
- Emmen
- Eyby (Denemarken)
- Böhmt (Duitsland)
- Oostende (Belgie)
- Haren

Gedurende het proces hebben alle partners een congres/meeting georganiseerd, waar steeds een vertegenwoordiger van Haren aanwezig was.

Daarnaast zijn er diverse (internationale) delegaties in Haren op bezoek geweest. Dit heeft tot veel nationale en internationale publiciteit geleid.

2 Shared Space in het GVVP Haren

Haren heeft in verkeers- en vervoerbeleid een verdergaande integratie tussen verkeer en ruimtelijke inrichting als hoofditem gedefinieerd. Het verkeers- en vervoerbeleid is vastgelegd in het GVVP. Het GVVP Haren is op 29 maart 2005 door de gemeenteraad vastgesteld.

A. Beleidsvisie Verkeer & Ruimtelijke Inrichting

Enige jaren geleden is er behoefte ontstaan aan een verdieping van het gedachtegoed van 'Duurzaam veilig'. Zowel landelijk als internationaal manifesteert deze behoefte zich onder de noemer 'Shared Space'. Deze verdergaande benadering plaatst verkeersveiligheid in het brede perspectief van verkeer, ruimte en sociale geografie. Dergelijke integratiemechanismen zijn er ook (geweest) vanuit de perspectieven van bijvoorbeeld ruimte, milieu en water. De gedachte om 'alles' te willen omvatten is dezelfde, maar de invalshoek verschilt.

Om meer vat te krijgen op het begrip Shared Space is een vertaling naar het Nederlands praktisch. We hebben het dan over de *gedeelde ruimte*. Het begrip kan vervolgens sterker worden gemaakt door als mal en contramal het tegenovergestelde te benoemen: *verdeelde ruimte*. In onderstaande tabel wordt dat aan de hand van een beperkt aantal aspecten geïllustreerd. Bijvoorbeeld: hoge snelheden gaan nu eenmaal samen met de verdeelde ruimte en lage snelheden openen de mogelijkheid van gedeelde ruimte.

ASPECT	GEDEELDE RUIMTE	VERDEELDE RUIMTE
omgeving	intensieve interactie (rekening houden met)	geen interactie (geen afleiding)
landschapspatronen	volgend	doorsnijding
prioriteit	sociale aspecten	verkeersaspecten
verschijningsvorm	d4ersiteit	eenduidigheid
ontwerp	omgeving is bepalend	verkeer is bepalend
proces	volledig open en interactief	inspraak, eventueel beginspraak
aanpak	integraal	sectoraal
betrokkenen	materiedeskundigen en alle belanghebbenden	alleen materiedeskundigen
regelgeving	gedragsregels	verkeersregels
verkeersdeelnemers	alle soorten	beperkt of één soort
snelheid	laag	hoog
oplossingen	creatief, geïnspireerd	standaard, volgens richtlijnen

Hoewel de begrippen sterk lijken op wat in het kader van Duurzaam Veilig is geïntroduceerd als verkeersgebied en verblijfsgebied, gaat Shared Space verder. Het is een nieuwe benadering waarin de kwaliteit van de besluitvorming én de kwaliteit van de oplossingen wordt verbeterd. Niet een model waar de ruimtelijke context als beperking fungeert waarbinnen oplossingen passend worden gemaakt en de sociale context buiten beeld blijft, maar een methodiek waarbij het lokaal sociaal, economisch en ruimtelijk weefsel als inspiratiebron dient voor het vinden van oplossingen.

Een logische consequentie van deze benadering is dat er oplossingen komen die een versterking betekenen van de kwaliteit van het sociaal en fysiek verschijnsel dorp of stad. Het gaat daarbij niet om de vraag hoe infra- en verkeersmaatregelen de gevonden sociaal-ruimtelijke karakteristieken kunnen *optimaliseren of versterken*. Het gaat er vooral om dat door het inzicht in het specifieke van de Harense sociaal-ruimtelijke karakteristieken *oplossingen worden gevonden die daarmee in lijn zijn*.

Shared Space is dus een benadering waarbij de openbare ruimte moet worden gedeeld: langzaam en snel verkeer delen op gelijkwaardige basis de openbare ruimte. In de meeste gevallen betekent dat meer aandacht en ruimte in het ontwerp voor voetganger en fietser en de functies die in de wegomgeving voorkomen, ten koste van de automobilist. Door alle belanghebbenden bij het ontwerpproces te betrekken, kan meer rekening worden gehouden met de d4erse belangen die spelen. Door met de lokale aspecten rekening te houden ontstaat een natuurlijker ontwerp dat van nature kan rekenen op meer begrip, meer draagvlak en een betere navolging.

Deze invloed, die volgens de filosofie van Shared Space duurzaam in het ontwerp moet zijn geïntegreerd, dwingen de bestuurders maximaal rekening te houden met hun omgeving en medeweggebruikers en leidt aldus tot een veiliger en socialer (verkeers)gedrag. Bestuurders van gemeente of provincie kunnen rekenen op meer kwaliteit van de openbare ruimte en van het planproces.

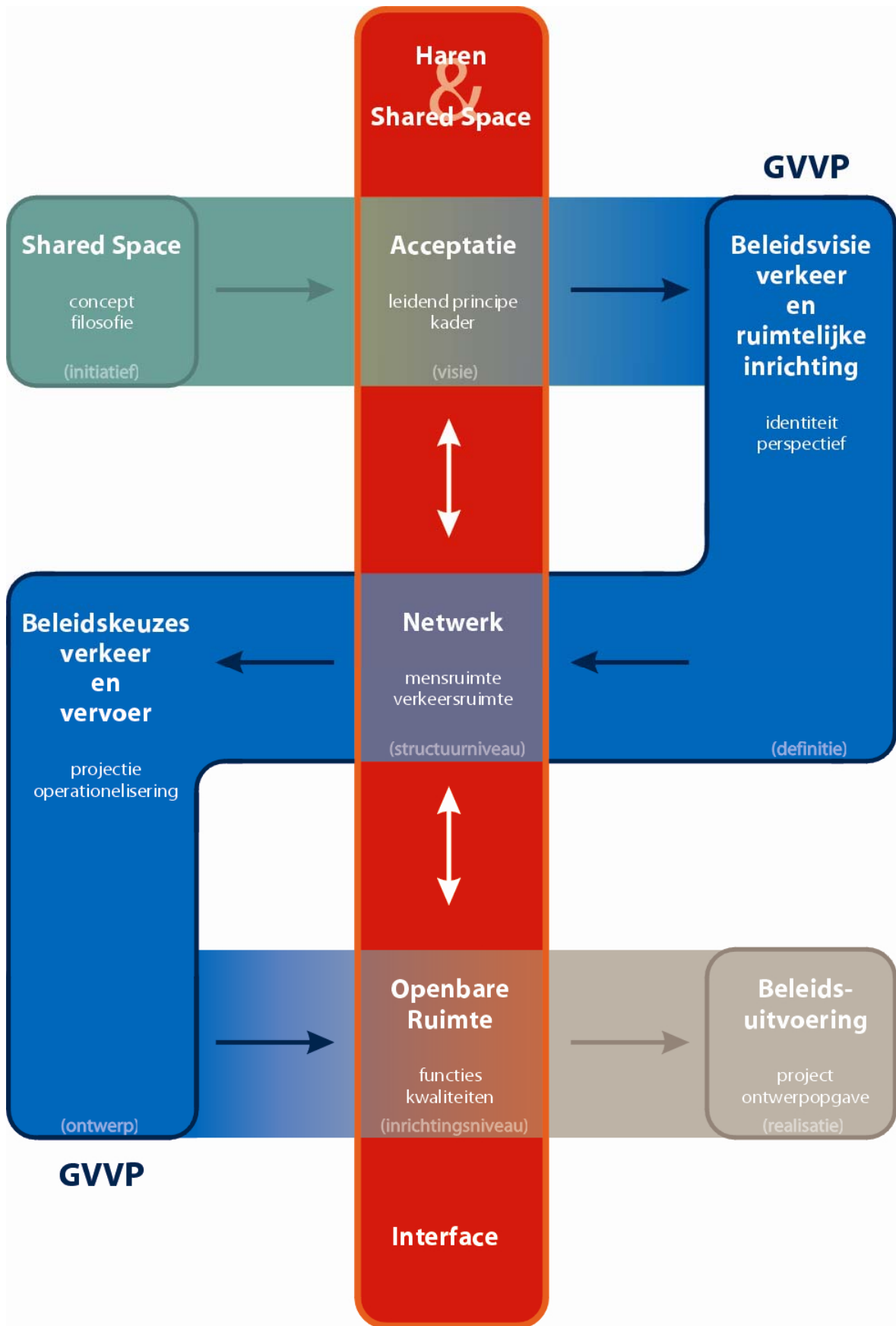
De gemeente Haren heeft bovenstaande gedachtegoed in de afgelopen tijd goed tot zich genomen en zich gerealiseerd dat in allerlei opzichten een kwaliteitssprong kan en moet worden gemaakt. Door het succes van onder andere de herinrichting van de Rijksstraatweg in het centrum van Haren (Komplan) is aangetoond dat een dergelijke benadering wérkt. Hoewel wordt gerealiseerd dat een dergelijke nieuwe zienswijze traditiegetrouw een periode van experimenteren, leren en uitproberen met zich mee brengt, wil de gemeente het min of meer abstracte gedachtegoed ook zo snel mogelijk handen en voeten geven, oftewel praktisch hanteerbaar maken.

De gemeente Haren heeft met Shared Space in concrete zin het volgende voor ogen:

- het hanteerbaar maken van het begrip Shared Space
- Shared Space verankeren in het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Haren (GVVP)
- de praktische toepassing in proefprojecten voor de dorpen Onnen en Noordlaren (bestaande situatie)
- de praktische toepassing in nieuw aan te leggen woongebieden Dilgt-Hemmen-Essen (toekomstige situatie)

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan is het gedachtegoed rond Shared Space verankerd in de gemeentelijke beleidsvorming en is daarmee het kader voor het te voeren verkeers- en vervoersbeleid en uit te voeren infrastructuurprojecten.

De wijze waarop Shared Space z'n doorwerking heeft gevonden, is geïllustreerd in de afbeelding op pagina 7. Om te beginnen is Shared Space als concept, als filosofie uitgewerkt, om het hanteerbaar te maken. Vervolgens heeft de gemeente het principe van Shared Space 'omarmt' en verklaart als leidend principe of kader waarbinnen het verkeers- en vervoersbeleid tot stand komt. Daarna is in het kader van GVVP een beleidsvisie verkeer en ruimtelijke inrichting voor Haren opgesteld, waarin het begrip Shared Space en de lokale identiteit met elkaar zijn verweven.



Op basis van deze visie is aan de hand van enkele concrete vraagstukken (huidige knelpunten en ontwikkelingen) is in het GVVP het toekomstig beeld van het Harener wegennet geschetst in termen van benodigde infrastructuur en onderscheid tussen mensruimte en verkeersruimte. Vervolgens is nog een aantal specifieke verkeerskundige vraagstukken uitgewerkt. Een en ander heeft z'n beslag gekregen in de beleidskeuzes verkeer en vervoer. En vanuit deze beleidskeuzes zijn en worden projecten gestart die een uitwerking hebben op inrichtingsniveau: de inrichting en vormgeving van de openbare ruimte.

Op deze wijze is Shared Space als het ware de 'interface' (in de figuur in de rode kleur aangeduid) tussen de verschillende abstractieniveaus, van visie via structuurniveau naar inrichtingsniveau. Deze drie begrippen kunnen ook worden aangeduid met bestuurlijk ontwerp, functioneel ontwerp en technisch ontwerp, zoals dat binnen Shared Space ook wel wordt genoemd. De blauwe kleur geeft die gebieden aan die onderdeel uitmaken van het GVVP Haren. Daarmee zijn Shared Space en het GVVP Haren gezamenlijk gepositioneerd.

B. Beleidskeuzes Verkeer & Vervoer

Uitgangspunt is het handhaven en voortborduren op de huidige schaal en maat van Haren. Dit levert een kleinschalige infrastructuur op, binnen een groot en aaneengesloten verblijfsgebied, met zoveel mogelijk 'normale' straten en kruispuntvormen en een riante groene aankleding. Met handhaving van het fijnmazige stratenpatroon wordt het verkeer gespreid over de straten en wordt een te hoge verkeersdruk in enkele straten voorkomen. Daar waar verkeersknelpunten om een oplossing vragen en er ter plekke sprake is van een povere ruimtelijke kwaliteit, wordt Shared Space ingezet.

In het GVVP opgenomen hoofdaccenten van het verkeers- en vervoersbeleid zijn:

- het ontwerpen van nieuwe woongebieden conform de principes van Shared Space
- bij de prioritering van de uitvoering van maatregelen niet alleen wegbouwkundige of verkeerstechnische aspecten mee laten wegen, maar nadrukkelijk ook de kwaliteit van de openbare ruimte rond die knelpunten

C. Beleidsuitvoering

In het GVVP zijn de volgende (mogelijke) Shared Space projecten genoemd:

- de aanpak van de 'doorgaande' routes in Noordlaren en Onnen (reeds uitgevoerd)
- de inrichting van het gebied Dilgt – Hemmen – Essen (project in de direct nabije toekomst)
- de aanpak van de Dr. Ebelsweg (opheffen barrièrewerking), de stationsomgeving (kwaliteitsverbetering en verhogen verkeersveiligheid), het winkelgebied van Oosterhaar (kwaliteitsverbetering, lopend project) en de Meerweg (veilige en aantrekkelijke bereikbaarheid van recreatiegebied, lopend project).

Participatie van burgers tijdens het planproces is een belangrijk speerpunt binnen Shared Space projecten. Even belangrijk is de communicatie naar alle belanghebbenden tijdens het planproces en als het project wordt/is gerealiseerd. Door uit te leggen waarom voor een bepaalde oplossing is gekozen, wordt draagvlak gecreëerd en kan duidelijk worden gemaakt welk verkeersgedrag verlangd wordt.

Introductie Shared Space in Haren

Tijdens het opstellen van het GVVP heeft Haren zich aangemeld voor het Interreg 3B project in het kader van Shared Space. In dit internationale project zijn in concrete projecten de nieuwe filosofie van benaderen van verkeer in directe samenhang met de ruimtelijke inrichting ontwikkeld en uitgewerkt.

In het kader hiervan zijn ontwikkelingsplannen opgesteld voor de weg door de dorpen Onnen en Noordlaren. Dit met als doel om het landschap met de gebruikers in brede zin als basis te gebruiken voor het inrichten van de weg op deze route.

Uitgangspunt daarbij is dat er gebiedsgewijs gezocht wordt naar een weginrichting die de rij-snelheden verlaagd en de leefbaarheid terug brengt, conform ook de uitgangspunten Duurzaam Veilig. Daarnaast stond in het gehele proces de participatie van de burger voorop. De gehele aanpak kent daarmee twee speerpunten, namelijk *participatie van burgers* en *integraliteit* van ruimtelijke functies in de inrichting van de straat. In het GVVP is een vertaalslag opgenomen van de filosofie van Shared Space naar het verkeersbeleid voor Haren.

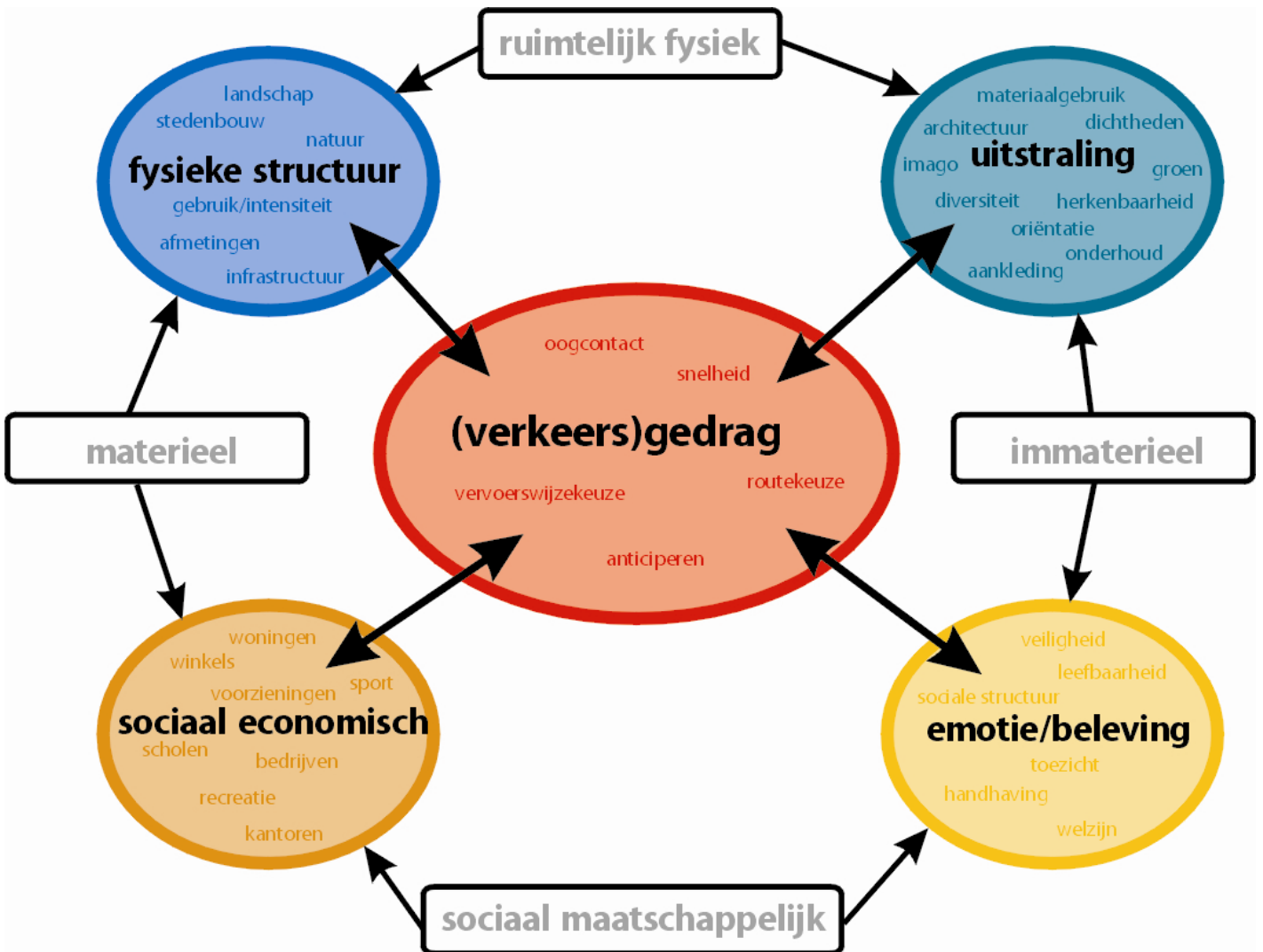
Shared Space in de projectaanpak

Het is inmiddels gemeengoed geworden de aanpak van knelpunten op de PODO-wijze ter hand te nemen. PODO staat voor probleem – oorzaak – doelstelling - oplossing. Eerst het probleem goed definiëren en voordat met oplossingen wordt begonnen zorgvuldig naar de daadwerkelijke oorzaken van de problemen kijken, daar gepaste doelstellingen bij zoeken en dan pas de maatregelen formuleren. De ervaring heeft geleerd dat dit een goede aanpak is. Het is echter sterk afhankelijk van de knelpunten *op welke wijze* naar oplossingen gezocht gaat worden. De benadering is soms te eenzijdig verkeerstechnisch, waardoor oplossingen vooral technische oplossingen zijn, al dan niet goed in omgeving ingepast. Overigens kan dat in bepaalde situaties wel degelijk een goede manier zijn.

Shared Space loopt als rode draad door het GVVP. Het heeft op alle niveaus invloed op keuzes en de kwaliteit van oplossingen. Dus dat is ook het geval op inrichtingsniveau als het gaat om op uitvoering gerichte projecten. Bij de aanpak dient evenwel nadrukkelijk gekeken te worden naar doel en middel. Niet elk probleem is gediend met een sectorale aanpak of juist een zeer uitgebreide aanpak. Ook daarin moeten op voorhand keuzes worden gemaakt. Een goede knelpuntanalyse kan al snel duidelijkheid verschaffen. Onderstaande tabel geeft het verschil in aanpak.

werkwijze	deskundigheid	planproces	voorbeeld
Sectoraal	verkeer	inspraak	verkeersmaatregelen (bijvoorbeeld parkeerverbod)
Integraal	verkeer én stedenbouw, landschap	inspraak én beginspraak	reconstructies (bijvoorbeeld traverse Glimmen)
Shared Space	verkeer, stedenbouw, landschap én belanghebbenden én cultuurhistorie, natuur, gedrag, vormgeving, economie, onderwijs, etc.	volledig open en interactief	Onnen, Noordlaren

De sectorale en integrale aanpak worden in Haren al langer gehanteerd en komen daarom hier niet aan de orde. Met Shared Space wordt een verdergaande integratie van de ruimtelijke inrichting en verkeer & vervoer beoogd. Het is een benadering waarbij de rol van het autoverkeer in de openbare ruimte wordt teruggedrongen ten gunste van de overige vervoerswijzen en functies van de omgeving. Het wegontwerp is niet meer dominant. De wegomgeving (stedenbouw, landschap, cultuurhistorie) levert als het ware de ontwerpuitgangspunten. Maatregelen worden door deskundigen nadrukkelijk in samenspraak met de belanghebbenden bedacht en ontworpen. Dit werkt echter alleen goed indien de verschillende disciplines gezamenlijk en met evenveel 'recht van spreken' in een ontwerpteam zijn verenigd en niet via een getrapte vertegenwoordiging.



Wanneer welke aanpak?

De aanpak is afhankelijk van het doel, het ambitieniveau en de aard van de aan te pakken knelpunten. Soms zijn knelpunten puur technisch van aard en zijn in sommige gevallen het beste gediend met een puur verkeerstechnische oplossing. Beschikbare handleidingen en richtlijnen alsmede opgedane ervaringen geven voldoende informatie om tot een verantwoorde detailoplossing te komen.

Niet alle reconstructies of aanpassingen komen in aanmerking voor een Shared Space aanpak, maar dit ingezette beleid geeft wel duidelijk wat in Haren belang aan hecht ten aanzien van de weginrichting: het zoveel mogelijk delen van de ruimte om mensen rekening met elkaar te laten houden en op elkaar te anticiperen. Dit is passend bij het dorpse karakter van de wegen in Haren.

Indien de oorzaken van de knelpunten in een variëteit en samenhang van tekortkomingen is gelegen, schiet een uitsluitend verkeerstechnische benadering tekort en is een integrale of Shared Space aanpak gewenst. Kenmerken van dergelijke knelpunten zijn veelal (en elk in meerdere of mindere mate):

- er is sprake van functiemenging
- er is sprake van verkeersonveiligheid door onjuist gebruik van de voorzieningen (snelheid, intensiteit, routekeuze)
- er is sprake van een povere ruimtelijke kwaliteit
- er is sprake van een te dominante positie van het autoverkeer
- er is sprake van te weinig ruimte en respect voor de fietser en voetganger

Bovendien kan er sprake zijn van een relatie met andere projecten, waardoor de aanpak breder getrokken moet worden. Voorts is het van belang dat ook praktische criteria als de doorlooptijd van het proces, de uitvoerbaarheid, het kostenniveau, de verhouding tussen doel en middel en het realiteitsgehalte van de maatregel in relatie tot de aard van het knelpunt, nadrukkelijk in de afweging wordt meegenomen.

Aanpak volgens Shared Space

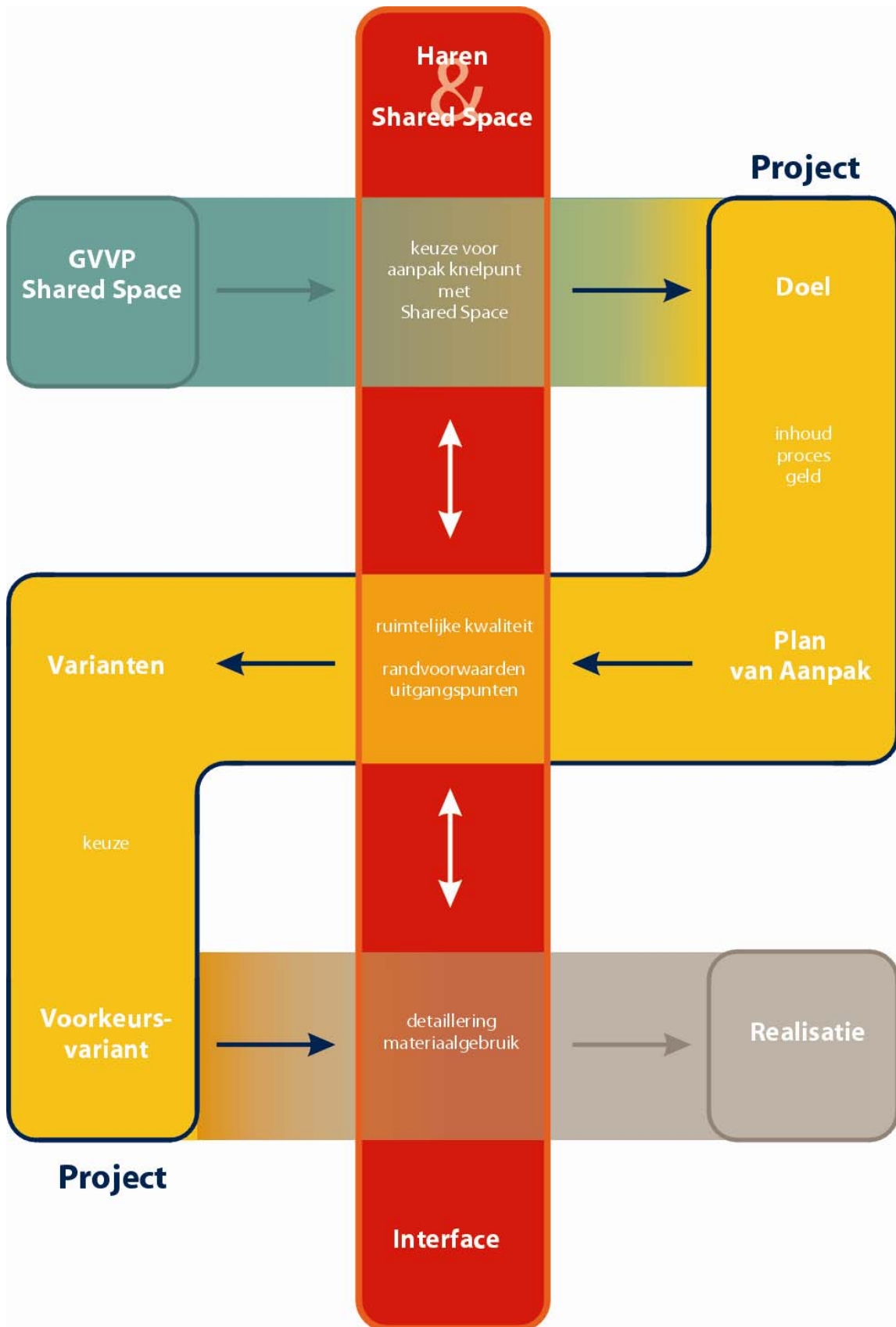
Bij de verdere uitwerking op locatieniveau is het vervolgens van belang, dat men zich bewust is van de grote diversiteit aan invloeden die een rol spelen bij de totstandkoming van het verkeersgedrag. Deze invloeden zijn gestructureerd en overzichtelijk weergegeven in nevenstaand schema. Het geeft een goed beeld van de uitdaging die er wacht, wanneer men er eenmaal voor heeft gekozen om op een bepaalde locatie invulling te geven aan Shared Space.

Uitgangspunt is dat de mens achter het stuur van zijn auto nadrukkelijk signalen van buiten zijn auto krijgt die hem in zijn verkeersgedrag beïnvloeden. Deze signalen zijn tegelijkertijd de aspecten die van dienst zijn bij het ontwerpen van maatregelen. Die signalen kunnen worden uitgezet op twee assen: van materieel naar immaterieel en van ruimtelijk fysiek naar sociaal maatschappelijk. In de kwadranten die aldus ontstaan gaat het om:

- **de fysieke structuur**, gevormd door alle herkenbare patronen van de infrastructuur, natuur, landschap, stedenbouw, etc.
- **sociaal economische aspecten** die te maken hebben met de omvang en spreiding van woningen, winkels, scholen, bedrijven, recreatie, etc.
- **de uitstraling** als gevolg van materiaalgebruik, architectuur, diversiteit, herkenbaarheid
- **beleving/emotie** van de weggebruiker zoals die ontstaat als gevolg van gevoel van veiligheid en leefbaarheid, toezicht, handhaving, etc.

Al deze aspecten beïnvloeden in meer of mindere mate het verkeersgedrag in termen van vervoerswijzekeuze, routekeuze, snelheid, etc. Van belang is dus al die verschillende patronen en structuren die verantwoordelijk zijn voor verplaatsingen en verkeersbewegingen, voor zover die karakteristiek zijn voor het dorp Haren, in kaart te brengen. Dat kan door gesprekken te hebben met sectordeskundigen en beleidsinsiders, maar nadrukkelijk ook met bevolking en eventuele overige belanghebbenden. Ook het raadplegen van oude kaarten om te kunnen ontdekken hoe structuren en patronen zijn gegroeid hoort daarbij.

Vervolgens leveren al deze aspecten de ontwerp informatie om tot een verantwoorde integratie van ruimtelijke inrichting en verkeer op locatieniveau te komen. Het bedenken van de juiste oplossingen is dan vaak niet moeilijk meer. De procesleiding en de kwaliteit van de te betrekken deskundigen zijn vervolgens doorslaggevend voor het welslagen van het project.



3 Shared Space projecten

Voorbeelden van uitgevoerde projecten in de gemeente Haren waarbij de Shared Space filosofie is gehanteerd zijn:

1. Herinrichting Rijksstraatweg in Haren (2002)
2. Herinrichting Zuidlaarderweg in Noordlaren (2005 - 2008)
 - a. Zuidlaarderweg, locatie Rieshoek (schoolplein): voorjaar 2005
 - b. Komgrenzen Zuidlaarderweg: najaar/winter 2005/2006
 - c. Zuidlaarderweg rest binnen de kom: september 2007-april 2008
3. Herinrichting Botanicuslaan in Haren (2007)
4. Herinrichting Dorpsweg in Onnen (2007 - 2008)

Bij deze herinrichtingen is de filosofie van Shared Space in het ontwerpproces toegepast. De herinrichting van de Rijksstraatweg is de opmaat geweest naar de participatie aan het internationale Interreg 3B project Shared Space.

Interreg 3B Shared Space projecten gemeente Haren

De projecten in Noordlaren (onderdelen a en b) en Onnen (centraal plein Dorpsweg) hebben onderdeel uitgemaakt van het Interreg 3B project Shared Space. De uitgaven in het kader van de ingediende projecten waren vanuit Shared Space voor 50% subsidiabel. De totale kosten, bestaande uit proces- en realisatiekosten, voor de projecten in Onnen en Noordlaren hebben circa € 563.000 bedragen. Het aandeel realisatiekosten hierin (material investments) was circa € 452.000.

Voor de herinrichting van de Botanicuslaan, met daarin een wat beperktere Shared Space component, is geen subsidieaanvraag Shared Space gedaan. Wel laat dit project zien dat ook op kleine schaal het Shared Space principe goed toepasbaar is.

In de volgende paragrafen worden foto's getoond van de verschillende locaties voor en na de herinrichting. Op deze wijze wordt een goed beeld gegeven van de concrete vertaling van Shared Space in de inrichting van de openbare ruimte.

Rijksstraatweg Haren (2001-2002)



Voor

Na

Vanaf 2000 heeft de gemeente Haren gewerkt aan de uitvoering van het Komplan Haren. Het doel van het Komplan was de aantrekkelijkheid van het dorpscentrum te vergroten, onder andere door het versterken van het verblijfskarakter. Om het verblijfskarakter van de straten in het centrum te versterken, zijn de Rijksstraatweg, Kerkstraat, Molenweg, Hortuslaan en Kromme Elleboog heringericht met als doel de verkeersdruk te verminderen en het verkeersgedrag aan de omgeving aan te passen. Een belangrijk onderdeel van de plannen was een ingrijpende reconstructie van de Rijksstraatweg, ingegeven vanuit de slechte onderhoudstoestand waarin de weg verkeerde en zodanig uitgevoerd dat de Rijksstraatweg niet langer als een doorsnijding zou worden ervaren maar juist als een integraal onderdeel van het centrum.

In de weg komt dit tot uiting door een in de omgeving geïntegreerd ontwerp van de Rijksstraatweg. Dit komt onder andere tot uitdrukking door het ontbreken van hoogteverschillen, een visuele versmalling en het terugbrengen van karakteristieke laanbeplanting. De verschillende verkeersdeelnemers moeten zich daardoor meer aan elkaar en aan de omgeving aanpassen dan dat het gedrag wordt gestroomlijnd en bepaald door de technische verkeersmaatregelen. In plaats van gedrag dat volgt uit een eigen weggedeelte voor iedere verkeersdeelnemer, nodigt de weginrichting uit tot bewuster en socialer verkeersgedrag waarbij sprake is van meer "oogcontact". De automobilist wordt zo uit de anonimiteit gehaald en wordt meer een verkeersdeelnemer dan 'een auto'. Dit wordt ondersteund met de wettelijke maximum snelheid van 30km/uur. Met de herinrichting van de Rijksstraatweg is het begrip Shared Space in Haren geïntroduceerd.

Het is een belangrijke opmaat geweest naar de verdere participatie in het internationale Interreg 3B Shared Space project, waarbinnen de herinrichting van de Rijksweg als succesvol referentieproject is uitgedragen.

In het kader van het Interreg 3B project volgden de Shared Space herinrichtingen van de Zuidlaarderweg in Noordlaren en de Dorpsweg Onnen. Ook bij de reconstructie van de Botanicuslaan in Haren is het Shared Space principe toegepast..

Noordlaren

De herinrichting van de Zuidlaarderweg in Noordlaren ter hoogte van de basisschool de Rieshoek vormde onderdeel van het Interreg 3B project Shared Space.

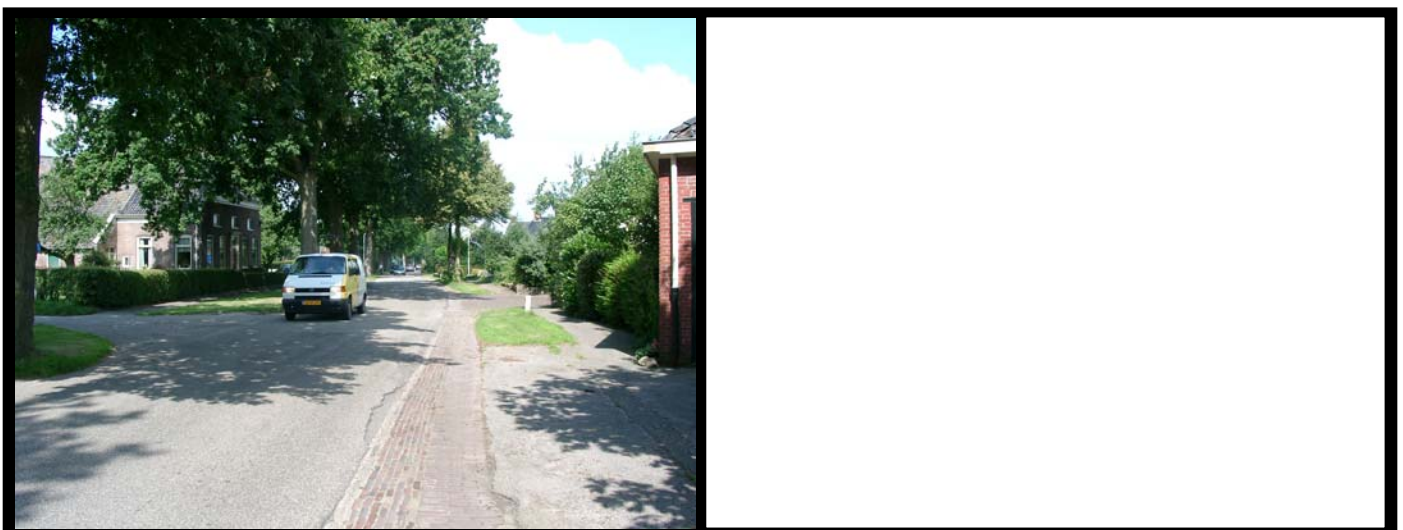
In 2005 is de Zuidlaarderweg ter hoogte van de Rieshoek heringericht. De onderstaande foto's tonen een beeld van de voor en na de herinrichting van de Zuidlaarderweg ter hoogte van de Rieshoek.



Voor

Na

Na de herinrichting van de Zuidlaarderweg ter hoogte van de Rieshoek in 2005 en de herinrichting van de dorpskommen De onderstaande foto's tonen een beeld van de Zuidlaarderweg ter hoogte van de Kerkstraat voor en na de herinrichting van 2008.



Voor

Na

Onnen

De Dorpsweg in Onnen is heringericht in de periode november 2007 tot september 2008. Deze herinrichting maakte onderdeel uit van het Interreg 3B project Shared Space. Sinds de herinrichting van de Dorpsweg is de gehele kom van Onnen als 30 km/u gebied aangewezen. Passend bij dit snelheidsregime en de Shared Space gedacht, zijn de verplichte fietspaden in de dorpskom verdwenen. De fietsers maken nu samen met de auto gebruik van de rijbaan. De volgende foto's geven een beeld van de Dorpsweg voor en na de herinrichting.



Voor

Na

Botanicuslaan Haren

De Botanicuslaan is in het voorjaar van 2007 heringericht. De onderstaande foto's van voor en na de herinrichting laten zien dat ook op kleine schaal het principe van Shared Space kan worden toegepast.



Voor

Na

4 Resultaten

Vanwege het ingrijpende karakter van de herinrichting van de kom van Haren, zijn in de afgelopen jaren diverse evaluaties uitgevoerd. Belangrijke evaluaties waren de "Evaluatie Rijksstraatweg Haren", de "Evaluatie Komplan Haren" en de "Evaluatie wegcategorisering gemeente Haren". In dit hoofdstuk worden de belangrijkste resultaten van deze evaluaties beschreven.

Vervolgens wordt waar mogelijk aan de hand van een globale ongevalanalyse ontwikkelingen in de objectieve verkeersveiligheid inzichtelijk gemaakt. De subjectieve verkeersveiligheidsbeleving is ontleend aan de evaluaties van het Komplan Haren (2006) en de wegcategorisering (2007). Beschikbare snelheidsmetingen van voor en na de herinrichtingen zijn opgenomen om effecten zichtbaar te maken.

4.1 Evaluatie komplan Haren

In de maand januari 2004 is een evaluatiebijeenkomst gehouden met verschillende groepen belanghebbenden met als specifiek doel een beeld te krijgen van hun ervaringen met de reconstructie van de Rijksstraatweg. De resultaten van dat onderdeel van de evaluatie zijn beschreven in het rapport "Evaluatie Rijksstraatweg Haren" d.d. 31 maart 2004.

Voor de evaluatie van de maatregelen in het kader van het komplan Haren is een breed opgezet evaluatieprogramma uitgevoerd, dat niet alleen als doel had meetbare effecten inzichtelijk te maken, maar nadrukkelijk ook inzicht moest bieden in het oordeel van de Harener bevolking. In het onderzoeksrapport worden de opzet, de uitvoering en resultaten van het evaluatieonderzoek, dat in de periode mei/juni/juli 2004 is uitgevoerd, uitvoerig beschreven.

De evaluatie van de herinrichting van de Rijksstraatweg heeft een overwegend positief beeld opgeleverd. Veel aspecten zijn meetbaar verbeterd of naar de mening van de gebruikers zelf verbeterd.

Ten tijde van de evaluatie konden die fietsers kiezen voor het fietsen op de rijbaan of het fietsen op het onverplichte fietspad. De menging van deze groepen naast de rijbaan leidde tot ontevredenheid onder de verkeersdeelnemers. De situatie werd onduidelijk gevonden en daardoor onveilig. Uit de telefonische enquête bleek dat 90% van de ondervraagden van mening was dat er een keuze gemaakt moest worden tussen het fietsen op de rijbaan of het fietsen op het fietspad. Inmiddels dienen de fietsers allen gebruik te maken van de rijbaan, het onverplichte fietspad is opgeheven.

De hieronder weergegeven conclusies zijn ontleend aan de evaluatie van het komplan Haren van 2006.

Conclusies

- Het langzaam verkeer steekt kris-kras over op het Raadhuisplein. Het autoverkeer rijdt langzaam en anticipeert. Voetgangers krijgen bijna altijd voorrang, incidenteel ook buiten de zebrapaden. Mensen steken tussen het autoverkeer over. Dit duidt op sociaal verkeersgedrag. Fietsers vanuit het Raadhuisplein of de Meerweg krijgen noch nemen echter voorrang. Kennelijk wordt de gelijkwaardigheid van de kruising, waarop fietsers van rechts voorrang hebben, niet onderkend. De oorzaak ligt mogelijk in de vormgeving van de aansluiting van de zijstraten met natuurstenen opsluiting van de zijstraten waardoor de sug-

gestie van 'stopstreep' gewekt kan worden. Het niet onderkennen van de voorrangssituatie leidt niet tot conflicten.

- De plaats van oversteken is met name afhankelijk van waar men vandaan komt en waar men naartoe gaat: men kiest hierbij de kortste weg bij het oversteken. Daar waar mensen kunnen kiezen voor het oversteken via een zebrapad, steekt desondanks circa de helft van de mensen over buiten de zebrapaden. Bij het oversteken op het zebrapad krijgt men in circa 90% van de gevallen voorrang. Op het Raadhuisplein krijgt men zelfs buiten het zebrapad incidenteel voorrang. Dit gebeurt elders niet. Het plein karakter heeft kennelijk invloed op het sociale verkeersgedrag.

Verkeersveiligheid centrum en Rijksstraatweg – telefonische enquête

De meerderheid van de mensen is van mening dat:

- de snelheid op de Rijksstraatweg is afgenomen;
- de Rijksstraatweg meer onderdeel uitmaakt van het centrum
- de intensiteit is gelijk gebleven danwel afgenomen;
- de Rijksstraatweg makkelijker is over te steken;
- de weggebruikers evenveel of zelfs meer rekening met elkaar houden;

Desondanks vindt bijna 60% van de ondervraagden dat de verkeersveiligheid is verslechterd. Slechts 30% vindt dat de verkeersveiligheid is verbeterd. Van de mensen die vinden dat de verkeersveiligheid is verslechterd vindt bijna iedereen dat dit geldt voor zowel de voetgangers als de fietsers. Als belangrijkste reden wordt hierbij genoemd dat de inrichting onduidelijk is. Daarnaast (en daardoor) zitten fietsers en voetgangers elkaar in de weg.

NB: uit de evaluatie bleek het grootste knelpunt de onduidelijkheid voor fietsers en voetgangers, die gezamenlijk van de ruimte naast de rijbaan gebruik konden maken. Deze onduidelijkheid werd als onveilig ervaren, wat resulteerde in het hoge percentage die van mening was dat de verkeersveiligheid door de herinrichting was verslechterd. Op basis van de resultaten van de evaluatie is de onduidelijkheid weggenomen door de fietsers verplicht van de rijbaan gebruik te laten maken.

De mensen die vinden dat de verkeersveiligheid is verbeterd geven als belangrijkste reden de verlaging van de snelheid van het autoverkeer op. Daarnaast vinden deze mensen dat de fietsers op de rijbaan en het onderlinge contact hieraan bijdragen.

De resultaten van de evaluatie zijn getoetst aan de doelstellingen van het Komplan Haren. De doelstellingen zijn hierbij in vraagvorm vetgedrukt weergegeven.

- Is het centrum aantrekkelijker geworden?

Vanuit de telefonische enquête blijkt dat de inwoners van de gemeente Haren het centrum mooier vinden geworden. De Rijksstraatweg vormt hierbij minder dan voorheen een doorsnijding van het centrum. Een groot deel van de mensen vindt de Rijksstraatweg nu geheel tot het centrum behoort. Dat het centrum aantrekkelijker is geworden, heeft nog geen invloed op de frequentie van het centrumbezoek.

- Is het verkeerskarakter van de weg veranderd?

Uit het feit dat slechts een kleine groep mensen de Rijksstraatweg nog een doorsnijding van het centrum vinden kan worden geconcludeerd dat de Rijksstraatweg een ander karakter heeft gekregen. Uit de snelheidsmetingen blijkt dat het autoverkeer het snelheidsgedrag op dit nieuwe 30 km/u karakter heeft afgestemd. De gemiddelde snelheid op de Rijksstraatweg bedraagt circa 30 km per uur. Uit de analyse van de videobeelden blijkt dat het verkeer rustig rijdt en anticipeert op fietsers en voetgangers. Mensen houden rekening met elkaar. Dit blijkt ook uit de telefonische enquête: 40% vindt dat de weggebruikers meer dan voorheen rekening met elkaar houden.

- **Is de Rijksstraatweg minder dan voorheen een barrière?**
Het antwoord hierop is volmondig: ja. Waar de Rijksstraatweg voorheen door een groot deel van de bevolking als een barrière werd ervaren, vindt het overgrote deel van de bevolking dat de Rijksstraatweg nu geheel tot het centrum behoort of in ieder geval een duidelijk mindere barrière is. Ook vindt het merendeel dat het oversteken eenvoudiger is geworden.
- **Is het verkeersgedrag socialer geworden?**
Uit de telefonische enquête is gebleken dat 40% van de mensen vindt dat weggebruikers meer rekening met elkaar houden. Een kwart van de mensen vindt dat er door de herinrichting geen verschil in sociaal gedrag is waar te nemen en een even groot deel is van mening dat het verkeersgedrag zelfs minder sociaal is geworden.
Uit de videobeelden blijkt dat mensen op de Rijksstraatweg rekening met elkaar houden en op elkaar anticiperen. Voetgangers krijgen op zebrapaden bijna altijd voorrang, soms zelfs daarbuiten. Daarnaast gunt de automobilist de fietser op de rijbaan de ruimte: auto's blijven achter de fietsers bij tegemoetkomend verkeer.
- **Is het veiliger geworden?**
Op alle deelvragen met betrekking tot de verkeersveiligheid antwoordt de meerderheid positief, zo vindt men dat de snelheid op de Rijksstraatweg is afgenomen, de Rijksstraatweg makkelijker is over te steken en dat de Rijksstraatweg geen (of in sterk mindere mate) een barrière is. Daarnaast vinden veel mensen dat de weggebruikers sinds de herinrichting meer rekening met elkaar houden. Hoewel voormetingen ontbreken mag aangenomen worden dat door de herinrichting de snelheid van het autoverkeer omlaag is gebracht tot een zeer net gemiddelde van 30 km/u.

Ondanks bovenstaande bevindingen geven veel mensen aan dat men de verkeerssituatie onveiliger vindt geworden.

Deze mening berust vrijwel geheel op de door de mensen ervaren onduidelijkheid ten aanzien van de plaats van de fietser en voetganger. Men vindt dat deze weggebruikers elkaar (te) vaak in de weg zitten.

Uit de videoanalyse blijkt dat er zich inderdaad situaties voordoen waarbij voetgangers op het fietspad lopen of fietsers op het voetpad fietsen, veelal kortstondig. De 'conflicten' die hierbij ontstaan lossen zich eenvoudig op. Hoewel dergelijke situaties hinderlijk kunnen zijn, zijn ze niet onveilig. Uit de videoanalyse zijn geen ernstige conflicten gebleken.

Circa 90% van de mensen vindt dat er een keuze gemaakt moet worden in de positie van de fietser. Een kleine meerderheid is hierbij van mening dat het fietspad een verplicht fietspad moet worden. Hierbij wordt als belangrijk aandachtspunt/verbeterpunt genoemd dat er een duidelijker afscheiding tussen het fietspad en het voetpad moet worden gecreëerd.

Deelvragen met betrekking tot verkeersveiligheid zijn positief beantwoord. Dat 57% van de mensen desondanks van mening is dat de verkeersveiligheid is verslechterd, komt voort uit de behoefte aan meer duidelijkheid. Er wordt ten onrechte een directe relatie gelegd tussen duidelijkheid en veiligheid. Uit de enquête blijkt dat men niet eensgezind is over hoe meer duidelijkheid bewerkstelligd moet worden.

Gelet op de verkeerskundige onderzoeksresultaten in combinatie met het oplossend vermogen van het belangrijkste knelpunt: de conflicten tussen fietsers en voetgangers, is gekozen voor 'alle fietsers op de rijbaan'.

4.2 Evaluatie wegcategorisering gemeente Haren

Rijksstraatweg

Een bijzondere maatregel in het kader van Duurzaam Veilig in Haren is gevormd door de reconstructie van de Rijksstraatweg in het centrum van Haren. De Rijksstraatweg is de drukste weg in Haren. Het vormt het verbindingsstuk tussen de Rijksstraatweg ten noorden en zuiden van Haren, welke als gebiedsontsluitingswegen Haren 'inprikken'. In 2002 is de reconstructie van de Rijksstraatweg voltooid. Sindsdien is een duidelijke daling te zien van zowel het aantal ongevallen als het aantal slachtoffers. Dit toont aan dat ook wegen die meer verkeer afwikkelen dan een 'gemiddelde woonstraat' met de nodige aandacht tot een 30 km/u weg kunnen worden ingericht. Zowel uit eerdere deelevaluaties als uit de gevoerde gesprekken met hulpdiensten en belangenorganisaties is gebleken dat de herinrichting van de Rijksstraatweg een belangrijke impuls heeft betekend voor de leefbaarheid en het verblijfsklimaat van het centrum van Haren. Men ervaart dat prettiger en verkeersveiliger is geworden. Dit laatste wordt aangetoond met de cijfers.

Resumerend

In z'n algemeenheid kan worden gezegd dat de invoering en uitvoering van Duurzaam Veilig in Haren heeft geleid tot:

- een daadwerkelijke daling aantal (letsel)ongevallen en het aantal slachtoffers;
- een reductie van het aantal ongevallen met fietsers en bromfietsers;
- een reductie van het aantal (letsel)ongevallen en slachtoffers bij de ongevallen met als aard onvoldoende afstand, macht over het stuur verliezen, fout door bocht en slippen, ongevallen waarbij de snelheid vaak een rol speelt;
- een reductie van het aantal (letsel)ongevallen en slachtoffers met als toedracht geen voorrang verlenen;
- een reductie van het aantal ongevallen en slachtoffers ook op de 'groene wegen'.

Vergelijking met landelijk onderzoek

Hieronder zijn passages opgenomen vanuit landelijke onderzoeken naar de effecten van Duurzaam Veilig maatregelen. Eerder is aangegeven dat het aantal letselongevallen in de 30 km/u en 60 km/u gebieden in de gemeente Haren is gedaald met respectievelijk 44% en 23% ten opzichte van de voorperiode. Het aantal slachtoffers met zowel licht als zwaar letsel is in 30 km/u gebieden gedaald met circa 50%. Ten opzichte van de landelijke cijfers scoort Haren gunstig wat betreft de 30 km/u gebieden. Wat betreft de 60 km/u gebieden ligt Haren in de lijn met de landelijke cijfers. Bij de 60 km/u gebieden moet worden opgemerkt dat vanwege de beperkte omvang het aantal letselongevallen en slachtoffers beperkt is, waardoor de vergelijking minder betrouwbaar is.

4.3 Analyse Rijksstraatweg

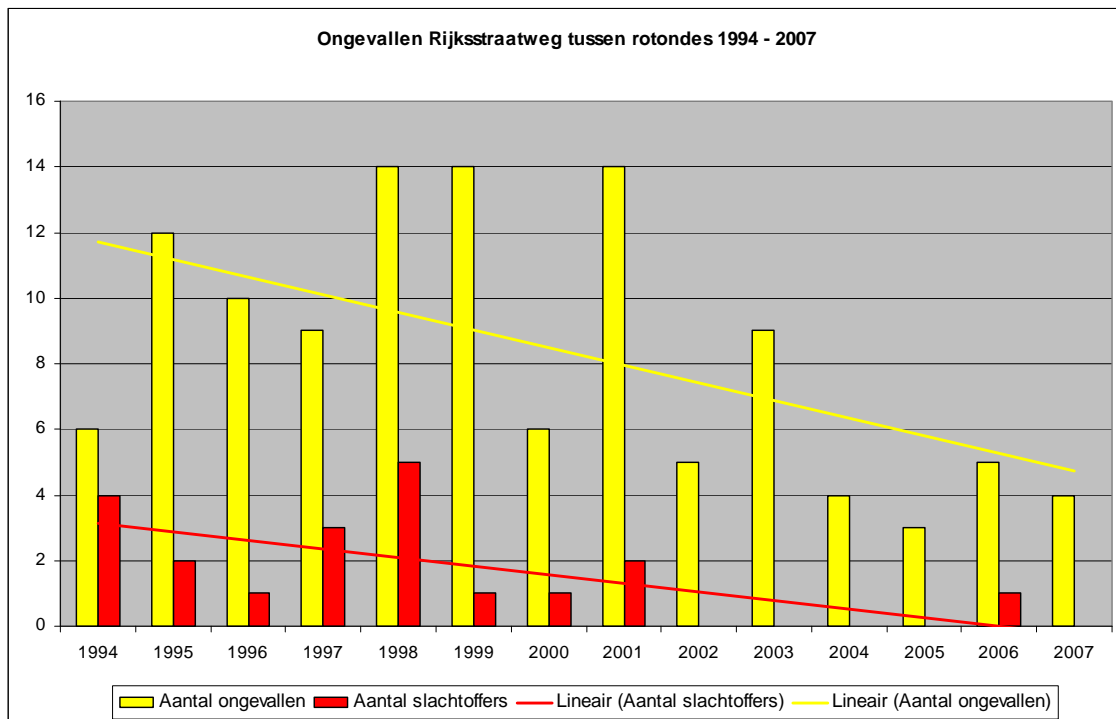
Om een beeld te krijgen van de objectieve verkeersveiligheidsontwikkeling is een ongevallenanalyse uitgevoerd. Bij de analyse van de ongevallen is uitgegaan van de geregistreerde ongevallen tussen de rotonde Emmalaan en rotonde Molenweg.

Tevens zijn gegevens opgenomen van tellingen en snelheidsmetingen van voor- en nasituatie, om een beeld te geven van de ontwikkeling van het verkeersbeeld.

4.3.1 Verkeersongevallen

In onderstaande figuur is een duidelijke dalende trend van het aantal ongevallen waarneembaar. De Rijksstraatweg is in 2002 opnieuw ingericht; dit jaar wordt in de ongevallenanalyse daarom buiten beschouwing gelaten.

In de jaren voor de herinrichting (2002) gebeurden gemiddeld 11 ongevallen per jaar, met een piek van 14 ongevallen in 1998, 1999 en in 2001. Na de herinrichting blijkt de Rijksstraatweg verkeersveiliger te zijn geworden. Het gemiddelde aantal ongevallen na de herinrichting is 5 ongevallen per jaar. In het eerste jaar gebeurden nog 9 ongevallen, maar daarna is dit aantal gedaald naar 4 ongevallen in 2007. Het blijkt dus dat de herinrichting een positief effect heeft op de verkeersveiligheid.

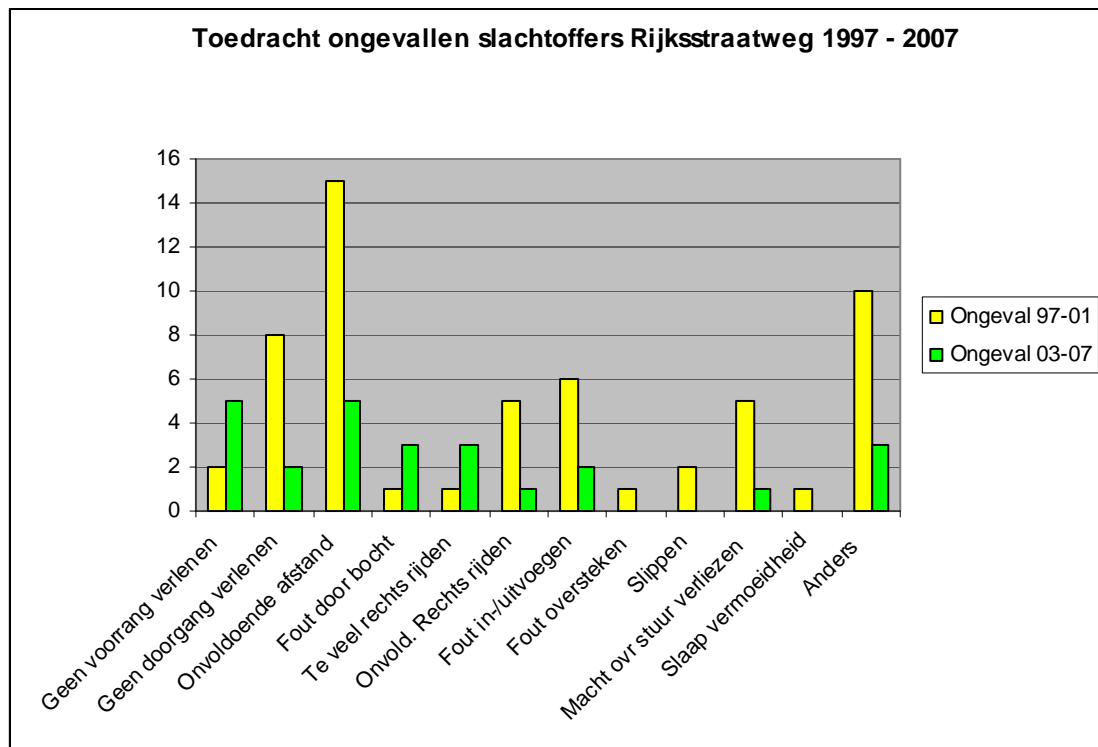


Ontwikkeling van het aantal ongevallen en slachtoffers

Er blijkt ook een positief effect op de afloop van de ongevallen. Het figuur toont een dalende trend. Na de herinrichting is slechts één ongeval geregistreerd waarbij een slachtoffer gevallen is.

In onderstaande figuren zijn de oorzaken en betrokkenen van de ongevallen nader toegelicht. De meest voorkomende toedrachten van ongevallen voor de herinrichting waren o.a. onvoldoende afstand op de voorligger (26% van de ongevallen voor de herinrichting). Mede door een hogere toegestane snelheid dan in de huidige situatie, gebeurden daardoor veel kopstaartbotsingen. Ook was het aandeel 'geen doorgang verlenen' hoog (14% van de ongevallen voor de herinrichting).

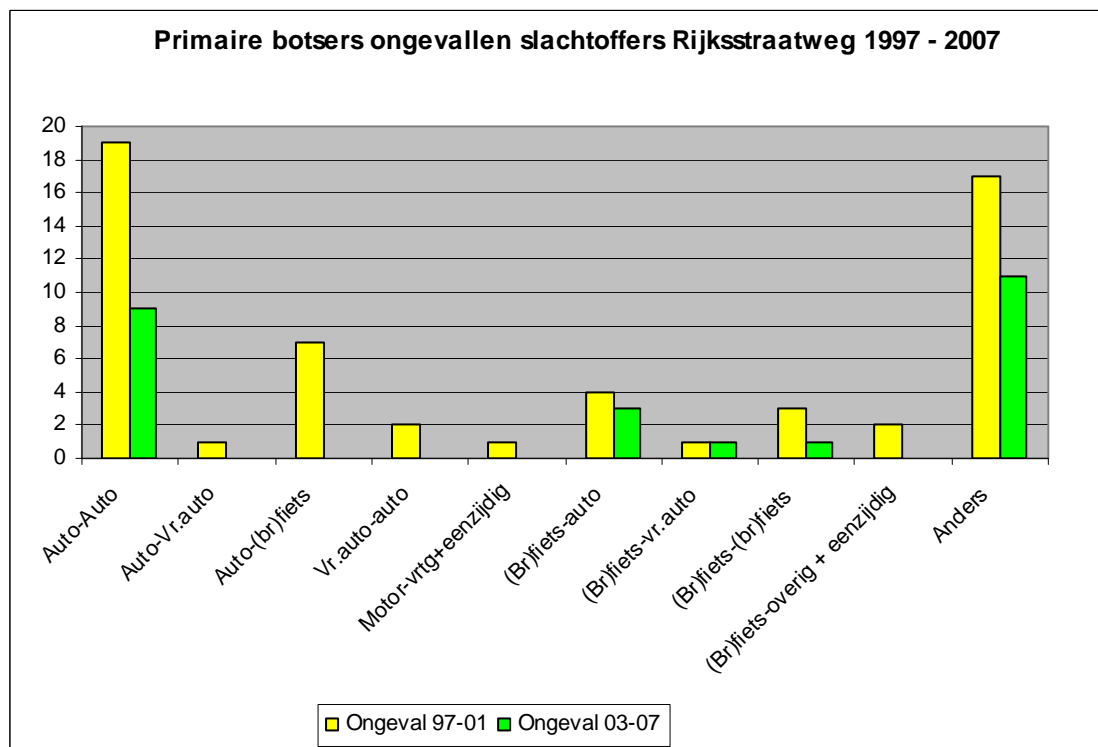
Na de herinrichting zijn de meest voorkomende oorzaken van de ongevallen verschoven naar het niet verlenen van voorrang, fout door bocht en te veel rechts rijden, respectievelijk 20%, 12% en 12% van de ongevallen na de herinrichting. Van de voorrangsongevallen gebeurde 60% in het jaar 2003, het eerste jaar na de herinrichting. Wellicht dat de verkeersdeelnemers eerst moesten 'wennen' aan het nieuwe systeem (Shared Space).



Toedrachten van de ongevallen

Voor de herinrichting vielen de meeste slachtoffers bij ongevallen met oorzaken geen doorgang verlenen (33%) en onvoldoende rechts rijden (33%). Het enige slachtofferongeval na de herinrichting had als oorzaak geen doorgang verlenen.

De meest ongevallen gebeuren, zowel in de oude als de nieuwe situatie, tussen twee auto's. Hoewel de fietsers en auto's nu gebruik maken van dezelfde rijbaan is het aantal ongevallen tussen deze beide niet toegenomen. Het systeem blijkt voor fietsers dus ook veilig.



Primaire botsers van de ongevallen

4.3.2 Tellingen en snelheidsmetingen

Uit tellingen blijkt dat de Rijksstraatweg de drukste route in Haren is. Gemiddeld rijden er op de Rijksstraatweg ter hoogte van het Raadhuisplein een werkdag circa 8.200 motorvoertuigen (telling 2004).

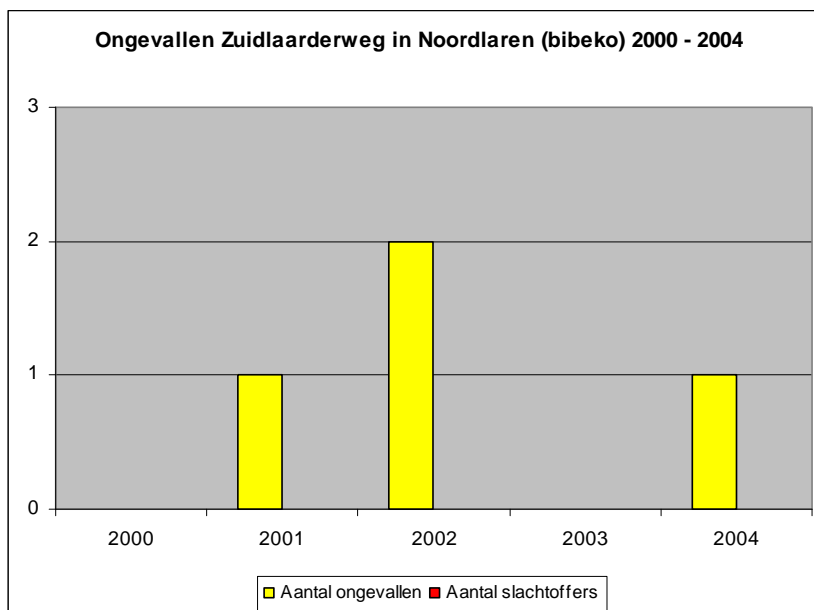
Uit de evaluatie van het Komplan is gebleken dat de intensiteit op de Rijksstraatweg niet merkbaar is beïnvloed door de herinrichting. Wel is met de herinrichting de snelheid op de Rijksstraatweg veranderd. Voor de herinrichting was de toegestane snelheid op de Rijksstraatweg 50 km/u. Sinds de herinrichting bedraagt de toegestane snelheid op de Rijksstraatweg in de kom van Haren 30 km/u. Uit snelheidsmetingen is gebleken dat de gereden snelheid gemiddeld 29 km/u bedraagt. 85% van het verkeer rijdt niet harder dan 38. Ten opzichte van andere 30 km/u straten in Haren scoort de Rijksstraatweg hiermee gunstig.

De herinrichting van de Rijksstraatweg laat zien dat een zorgvuldige Shared Space aanpak ook mogelijk is op hoofdroutes.

4.4 Zuidlaarderweg (Noordlaren)

4.4.1 Verkeersongevallen

De herinrichting van de Zuidlaarderweg is gereed gekomen in april 2008. Er is derhalve nog geen beeld te geven van ongevallen na de reconstructie. Hierna worden de geregistreerde ongevallen in de periode 2000-2004 beschreven. Vanaf 2005 zijn er werkzaamheden aan de Zuidlaarderweg uitgevoerd. Het beeld van 2000-2004 kan later worden gehanteerd als referentiekader.



Gedurende de periode van 2000 t/m 2004 zijn op de Zuidlaarderweg binnen de bebouwde kom in Noordlaren 4 ongevallen geregistreerd. Bij deze ongevallen zijn geen slachtoffers gevallen en was er slechts materiële schade. De herinrichting

4.4.2 Tellingen en snelheidsmetingen

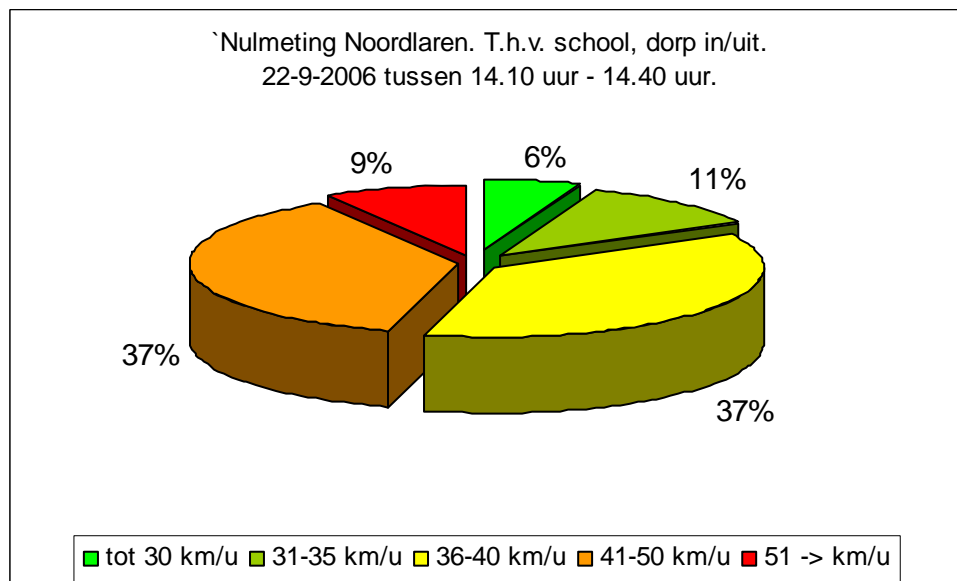
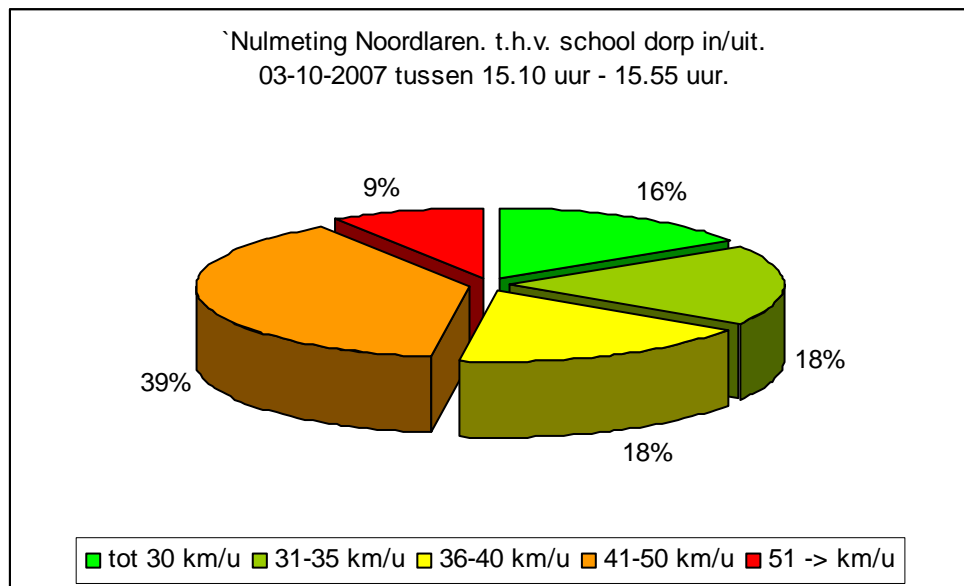
Op de Zuidlaarderweg is in 2004 een meting uitgevoerd tussen de Zuiderstraat en 't Wegje. Er zijn toen 2700 motorvoertuigen geteld op een gemiddeld werkdagemaal. De gemiddelde snelheid was 43 km/u, de V85 52 km/u.

In 2006 is een meting uitgevoerd op de Zuidlaarderweg tussen 't Wegje en de Kerkstraat. Er zijn toen gemiddeld 2300 motorvoertuigen per werkdagemaal geregistreerd. De gemiddelde snelheid bedroeg 42 km/u. De V85 was 48 km/u.

Metingen van na het gereedkomen van de herinrichting zijn nog niet beschikbaar. De eerdere metingen kunnen in een later stadium als voormeting worden gehanteerd.

Snelheidsmeting politie

Onderstaande grafiek geeft in percentages de resultaten van een in op 03-10-2007 uitgevoerde meting weer. Ter vergelijking is ook de grafiek van 2006 toegevoegd. Beide keren zijn er ongeveer 50 auto's met laser gemeten.



In 2006 was het plein ter hoogte van de school klaar. De verdere herinrichting vond plaats in 2007 en 2008. Uit de tussentijdse metingen blijkt een (licht) positief effect op de snelheid. Het aandeel voertuigen in de snelheidsklassen tot 35 km/u is gestegen van 17% naar 34%.

4.5 Botanicuslaan (Haren)

4.5.1 Verkeersongevallen

De reconstructie van de Botanicuslaan is in 2007 uitgevoerd. Er is derhalve nog geen beeld te geven van het ongevallebeeld na de reconstructie. In de periode 2002-2006 zijn geen ongevallen geregistreerd. Het beeld van 2002-2006 kan later worden gehanteerd als referentiekader.

4.5.2 Tellingen en snelheidsmetingen

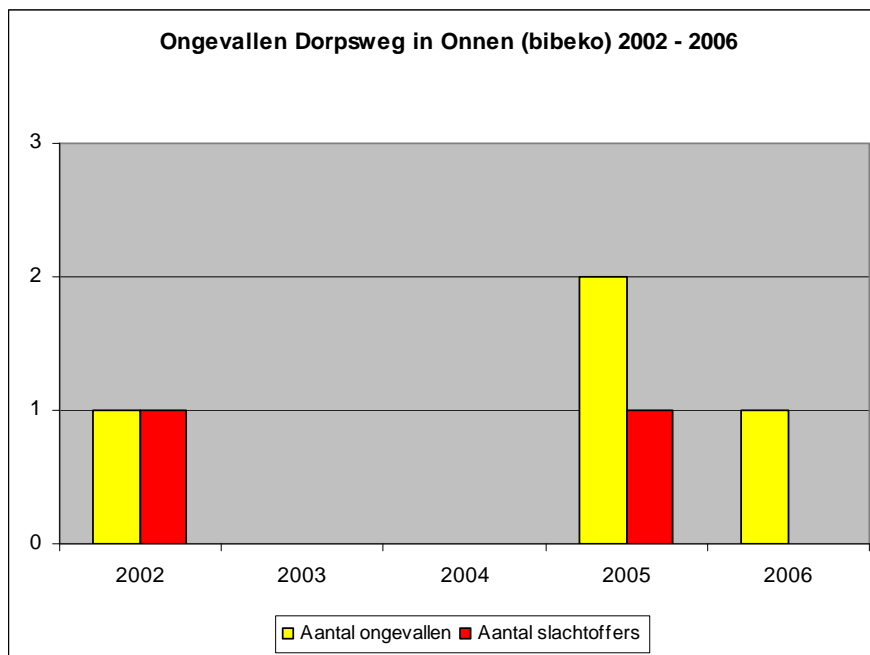
Voor de herinrichting is in 2005 op de Botanicuslaan een gemiddelde werkdagemaal intensiteit van circa 1500 motorvoertuigen gemeten. De gemiddelde snelheid was 39 km/u en de V85 was 45 km/u. Gegevens van nametingen zijn nog niet beschikbaar.

4.6 Dorpsweg (Onnen)

Met de reconstructie van de Dorpsweg is de gehele kom van Onnen als 30 km/u gebied aangewezen. De verplichte fietspaden in de dorpskom zijn verdwenen. De fietsers maken nu samen met de auto gebruik van de rijbaan.

4.6.1 Verkeersongevallen

De reconstructie van de Dorpsweg is in 2008 gereed gekomen. Er is derhalve nog geen beeld te geven van het ongevallenbeeld na de reconstructie. Hierna worden de geregistreerde ongevallen in de periode 2002-2006 beschreven. In de periode 2007-2008 zijn er werkzaamheden aan de Dorpsweg uitgevoerd. Het beeld van 2002-2006 kan later worden gehanteerd als referentiekader.



Gedurende de periode van 2002 t/m 2006 zijn op de Dorpsweg binnen de bebouwde kom in Onnen 4 ongevallen geregistreerd. Bij 2 ongevallen zijn slachtoffers gevallen en bij de overige 2 ongevallen was uitsluitend materiële schade het gevolg.

4.6.2 Tellingen en snelheidsmetingen

In 2005 reden er op de Dorpsweg tussen de Mottenbrink en de Bakkerweg circa 2600 motorvoertuigen op een gemiddeld werkdag etmaal. De gemeten gemiddelde snelheid bedroeg 46 km/u, de V85 bedroeg 52 km/u.

4.7 Leerpunten

- Men vindt de situatie na de herinrichting mooi(er) (Rijksstraatweg)
- Men ervaart de Rijksstraatweg minder als barrière
- De Rijksstraatweg is onderdeel van het centrum geworden, in plaat van een doorsnijding
- De nieuwe aanpak vraagt gewenning van de gebruikers
- Mensen ervaren duidelijkheid met veiligheid
- Ook op een drukke(re) weg is Shared Space mogelijk
- Shared Space vraagt om goede communicatie
- Participatie van burgers tijdens het planproces is een belangrijk speerpunt
- De herinrichting levert een positief beeld op de verkeersveiligheid de Rijksstraatweg
- De herinrichting levert een positief beeld op de verkeersveiligheid van de kom van Haren
- Er is nog geen beeld te geven van overige straten/projecten
- Licht positief beeld op de snelheid

4.8 Lopende Shared Space projecten

Nog voordat de laatste bijeenkomst van het Interreg 3A project in juni van dit jaar plaats vond, werd de aftrap van het Interreg 4A project Shared Space Crossing The Border gegeven tijdens de eerste bijeenkomst in april van dit jaar.

In het Interreg 4A project 'Shared Space Crossing The Border' (SSCTB) krijgt de implementatie van de filosofie van Shared Space in ruimtelijke vraagstukken en vervolg. Op dit Interreg 4A project wordt in het volgende hoofdstuk nader ingegaan.

Projecten die reeds door de gemeente Haren zijn aangemeld voor het Interreg 4A project zijn:

- Project Meerweg
- Herinrichting Raadhuisplein Haren

4.9 Nader onderzoek

De herinrichting van de Rijksstraatweg en de kom van Haren zijn reeds enkele jaren geleden uitgevoerd. Van deze projecten kunnen derhalve op basis van beschikbare gegevens effecten van de uitgevoerde Shared Space herinrichting zichtbaar worden gemaakt. Dat is in de vorige paragrafen waar mogelijk gedaan. De overige Shared Space projecten zijn van zeer recente datum (2007-2008). Van deze projecten zijn derhalve wel gegevens beschikbaar van de voorsituatie, maar nog niet van de situatie na de herinrichting. Door het op termijn uitvoeren van nmetingen kan op basis van nader onderzoek meer inzicht worden vergaard in de effecten van Shared Space. Evenals bij de evaluatie van het Komplan Haren, met daarin de Rijksstraatweg als belangrijk onderdeel, is het hierbij wenselijk niet alleen objectieve verkeersgegevens te monitoren, maar ook de meningen en ervaringen van bewoners en gebruikers te onderzoeken.

Hierbij moet ook worden opgemerkt dat alleen het monitoren van verkeersgegevens het begrip Shared Space onvoldoende recht doet. Shared Space is niet alleen een middel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het is ook in belangrijke mate een denk- en handelwijze over hoe om te gaan met de inrichting van de openbare ruimte. Ook waar vanuit de verkeersveiligheid geen aanleiding is tot een Shared Space aanpak, kan deze aanpak wel degelijk een meerwaarde betekenen voor de ruimtelijke inrichting.

5 Hoe verder met Shared Space

Het concept Shared Space is reeds ingebed in de gemeentelijke planvorming door de opname in het GVVP. Het is echter wenselijk om deze inbedding vanuit de verkeerskundige invalshoek te verbreden naar een inbedding in de ruimtelijke planvorming. De brede integrale opzet en inbedding van Shared Space zoals beschreven in het GVVP, biedt duidelijke handvatten voor de nadere inbedding. Op het moment dat het GVVP geactualiseerd gaat worden, zal Shared Space weer een belangrijk onderdeel gaan vormen.

Voor het kunnen uitbouwen van de successen van Shared Space, waarbij een verbreding van het principe van een verkeerskundige naar een integraal ruimtelijke aanpak wordt voorgestaan, is het wenselijk om de filosofie van Shared Space nader in de organisatie in te bedden.

5.1 Interne evaluatie Shared Space

Uit een eerdere evaluatie, uitgevoerd als stageonderzoek door een student bestuurskunde, naar de effecten en kansen voor Shared Space in Haren is geconcludeerd dat Haren een vooruitstrevende gemeente is als het gaat om open planprocessen in de inrichting van de openbare ruimte. In het Interreg 3B project Shared Space heeft de gemeente in binnen- en buitenland een belangrijke rol vervuld, waarbij het op vele fronten als voorbeeld heeft gediend. In juli 2008 is het Europese Interreg 3B subsidieproject gestopt. Er zijn liggen kansen om de successen die zijn geboekt in het project Interreg 4A verder uit te bouwen.

Uit onderzoeken in het buitenland en in de gemeente Haren zelf blijkt dat de verkeersveiligheid door de invoering van Shared Space is toegenomen. De snelheid van het autoverkeer is omhoog gegaan. Ook wordt de heringerichte omgeving als prettiger en mooier ervaren.

De veiligheid blijft een punt van zorg, er zijn nog altijd veel mensen die zich onveilig en daarmee onprettig voelen. Dit heeft te maken met een nieuw systeem dat gewenning vraagt: de 'verworven' eigen ruimtes zijn verdwenen. De weggebruiker moet (weer) wennen aan sociale interactie. Ook de communicatie over het hoe en je moet gedragen in een Shared Space gebied kan een impuls gebruiken. Het concept wordt nog niet volledig begrepen.

De gedachte dat Shared Space inmiddels een vanzelfsprekendheid is binnen de organisatie vormt een valkuil. Het uitdragen van de principes van Shared Space lijkt nog te veel aan personen gebonden.

De interne evaluatie is integraal opgenomen in bijlage 1.

5.2 Integratie Shared Space

Als afsluiting van het Interreg 3B Shared Space project is in juni 2008 een partnerpublicatie opgesteld. Hierin geven de deelnemende partners hun kijk en visie op het doorlopen project. Ook de gemeente Haren geeft hierin haar visie. De originele Nederlandse versie van het stuk dat onder de titel 'Integrating Shared Space in policy' in de partner publicatie is gevat, is opgenomen in bijlage 2. In dit stuk wordt uitgebreid ingegaan op de vraag 'hoe verder met Shared Space?' Valkuilen voor het succesvol voortzetten van de Shared Space filosofie die ook in dit stuk worden geïdentificeerd, zijn de schijnbare vanzelfsprekendheid en het feit dat Shared Space te veel aan personen is gebonden. Daarnaast wordt ook de politieke interesse voor Shared Space neergezet als belangrijke voorwaarde voor het succesvol voortzetten van de (vooraanstaande) rol van Haren in internationale Shared Space projecten. Hoewel de notitie geen kant en klare oplossingen biedt, biedt het wel aanknopingspunten voor de verankering van Shared Space in ruimtelijke planvorming.

5.3 Interreg 4A Shared Space Crossing The Border (SSCTB)

Op 23 april 2008 werd de eerste conferentie van het majeure project Shared Space Crossing the Border gehouden in Emmen. De belangstelling voor het congres was overweldigend, getuige het aantal deelnemers aan het congres. Er waren ruim 100 deelnemers aanwezig, waarvan 35 deelnemers uit Duitsland.

De eerste Partner Meeting van het grensoverschrijdende project „Shared Space Crossing the Border” op 26 juni 2008 is druk bezocht. Er waren ruim 40 deelnemers aanwezig, waaronder meerdere Duitse burgemeesters en verschillende Nederlandse wethouders. Namens het Gemeenschappelijk INTERREG Secretariaat (D-NL) heeft mevrouw Ingrid Klinge-van Rooij een presentatie gegeven over de INTERREG 4 A regeling en in het bijzonder over majeure projecten. Onder leiding van Wietse Hermanns, projectleider SSCTB, hebben alle partners hun eigen project ideeën kunnen toelichten. In het laatste onderdeel „hoe nu verder” is o.a. nogmaals benadrukt dat het bij deze regeling gaat om grensoverschrijdende samenwerken op een hoogstaand niveau, waarbij de gezamenlijke aanpak volgens de "Shared Space" filosofie voorop staat. Het gaat in dit project om het maken een gezamenlijk vernieuwend concept voor meerdere thema's als stadsvernieuwing, verkeer, groen en water, en hiervan afgeleide plannen op regionaal en lokaal niveau. Door samen te werken met elkaar worden deze plannen naar een hoger niveau getild, waardoor deze uiteindelijk weer een grotere kans maken om in aanmerking te komen voor financiering bij de uitvoeringfase. [bron: www.europawerkstatt.eu].

Het is belangrijk om het begrip Shared Space nader in te bedden in andere beleidsvelden, te meer omdat de focus van het Interreg 4A project breder is geworden. Het accent is verschoven van verkeer naar een bredere kijk op de inrichting van de omgeving. Deze inhoudelijke accentverschuiving biedt mogelijk kansen voor Haren.

Het Interreg 4A project voorziet in een samenwerking van overheden in de grensstreek Nederland – Duitsland. Evenals in het Interreg 3A project, vervuld ook nu het Keuningsinstituut weer een belangrijke rol. Waar in het Interreg 3B project de provincie Fryslân de rol van Lead Partner vervulde, vervuld de gemeente Emmen deze rol in het Interreg 4A project.

Voor het samenwerkingverband is de EU Werkstatt opgericht. De gemeente Haren heeft een vooraanmelding gedaan. Hierbij zijn de projecten Meerweg en Raadhuisplein voorgedragen voor mogelijke deelname aan het Interreg 4A project. Ook de verdere herinrichting van Onnen (Shared Space fase 2) rondom de bakkerweg, Tiehof en schoolomgeving zou hiervoor mogelijk kunnen worden aangedragen. De ruimtelijke component in combinatie met de leefomgeving, WMO en laaikbaarheid past bij uitstek bij de Shared Space benadering. Het Interreg 4A project loopt vanaf oktober 2008. De komende 4 jaar kunnen projecten worden ingediend.

In bijlage 3 is nadere informatie opgenomen over het Interreg 4A project. Zo zijn hierin ondermeer de tijdens de bovengenoemde bijeenkomsten gegeven presentaties met achtergrond informatie over het Interreg 4A project Shared Space Crossing The Border opgenomen.

5.4 Instituut Shared Space

De provincie Fryslân is samen met de gemeente Smallingerland bezig met de oprichting van een Instituut Shared Space in Drachten. Eventuele participatie in het instituut zou voor de gemeente Haren concreet inzet in tijd en (dus) geld betekenen. Op dit moment is er nog geen zicht op de bij participatie mogelijk benodigde investeringen voor Haren. Er kan daarom op dit moment nog geen beslissing worden genomen over participatie.

5.5 Actiepunten en beslispunten

Hieronder worden puntsgewijs de actiepunten verwoord voor behouden en uitbouwen van de Shared Space benadering, alsmede de beslispunten voor de wijze waarop dat plaats kan vinden

1. Het inbedden van Shared Space in de organisatie. Dit door het breed uitdragen van de principes in de verschillende afdelingen, niet alleen de afdelingen belast met verkeer en ruimtelijke ordening, maar ook bijvoorbeeld onderwijs, welzijn, WMO en beheer. Shared Space is geen doel op zich, maar kan een belangrijke meerwaarde betekenen in ruimtelijke plannen en vraagstukken.

Behalve als inrichtingsprincipe kan de Shared Space benadering ook worden gezien als een meerwaarde bij multidisciplinaire projecten met verkeer, verblijf- en ruimtelijke componenten, waarbij het een plus kan opleveren voor de ruimtelijke kwaliteit. Concreet kan de inbedding worden verzorgd door het opnemen van een Shared Space paragraaf in ruimtelijke onderbouwingen en uitwerkingen. In deze paragraaf moet de afweging worden gemaakt of de Shared Space benadering een meerwaarde kan betekenen in de betreffende planvorming. Zo niet, dan kan de verdere uitwerking meer sectoraal plaatsvinden. Zo ja, dan betekent dit een stimulans voor de samenwerking tussen afdelingen en de multidisciplinaire aanpak. Het beslispunt is hier de keuze voor het per project gestructureerd maken van de overweging of Shared Space in het project een meerwaarde kan betekenen.

2. Communicatie en educatie. Doormiddel van bijvoorbeeld flyers, een gemeentelijke informatie pagina of media de burger vertrouwd maken met het begrip Shared Space. Dit om er voor te zorgen dat de burger niet alleen de term Shared Space kent, maar ook de inhoud, de achterliggende gedachtes en mogelijke uitwerkingen. Belangrijke voorwaarde bij Shared Space is de participatie van de burger in het planproces. Middels communicatie kan duidelijk worden gemaakt dat een Shared Space aanpak een planproces is waarbij gemeenschappelijk en multidisciplinair wordt gezocht naar de beste oplossingen voor ruimtelijke vraagstukken. Het kan worden gezien als een uitnodiging om aan het open planproces deel te nemen. Het beslispunt bij het actiepunt communicatie en educatie is het beschikbaar stellen van capaciteit en financiën.
3. Shared Space op de politieke agenda plaatsen. Politiek draagvlak is nodig voor het kunnen behouden en uitbouwen van de Shared Space benadering. Enerzijds staat Shared Space hierbij voor een benaderingswijze van de ruimtelijke inrichting, anderzijds ook voor de wijze waarop de samenwerking tussen afdelingen en disciplines kan leiden tot een meerwaarde: Shared Projects.
4. Uitdragen gedachtegoed. Voor het uitdragen van kennis en informatie kan een website worden gemaakt. Nu komen vele vragen en verzoeken om informatie ad hoc binnen. De beantwoording van deze eerste vragen en het verstrekken van informatie verloopt niet gestructureerd en kost mede daardoor veel tijd. Een website met daarop het gedachtegoed en de Harense uitwerking in woord en beeld kan een goed middel zijn voor de beantwoording van vragen en het verstrekken van informatie. Ook zouden hier mogelijk de verzoeken kunnen binnenkomen voor (buitenlandse) bezoeken. Voor een goede informatieverstrekking zou de website naast Nederlandstalig ook in het Engels en Duits beschikbaar moeten zijn. Door het blijvend toevoegen van gerealiseerde projecten met Shared Space componenten blijft de site actueel. Het beslispunt hierbij is het beschikbaar stellen van middelen voor het bouwen van de website.
5. Voortzetting deelname in Interreg 4A project. De gemeente Haren heeft een vooraanmelding gedaan voor deelname aan dit project. Voor deelnemende projecten zijn subsidiegelden beschikbaar. Behalve ten aanzien van de deelname aan het Interreg 4A project ligt er een keuze voor de intensiteit van de participatie: wil de gemeente naast blijvende participatie een vooruitgeschoven rol blijven vervullen? De uitvoering van de punten 1 tot en met 4, welke kunnen worden omschreven als basiselementen voor het behouden en uitbouwen van Shared Space in de gemeentelijke planvorming, vragen om inzet in capaciteit en financiën. Het vervullen van een vooruitgeschoven rol, met daarbij mogelijke deelname aan het op te richten kennisinstituut, zal daar bovenop vragen om extra capaciteit en middelen. Het beslispunt is het bepalen van de focus waarop Shared Space in de komende jaren invulling zal krijgen binnen de gemeente Haren.
6. Monitoren effecten en bevindingen. De evaluatie van het Komplan Haren en de herinrichting van de Rijksstraatweg laat positieve effecten van de herinrichting zien. Het blijkt echter ook dat een Shared Space herinrichting, door het wegvallen van de oude kaders, als onduidelijk kan worden ervaren. Dit wordt dan vervolgens doorvertaald in onveilig. Landelijk is er nog weinig onderzoek beschikbaar over de effecten en bevindingen van Shared Space. Aanbevolen wordt om op termijn nader onderzoek te doen naar de effecten en bevindingen. Dit enerzijds door het in beeld brengen van de verkeerskundige effecten (tellingen, snelheidsmetingen, ongevalanalyses etc) en anderzijds door het in beeld brengen van de ervaringen en meningen van de burger. Het beslispunt hierbij is het beschikbaar stellen van middelen voor het uitvoeren van (evaluatie)onderzoek.

Bijlage 1

Interne evaluatie Shared Space

Inleiding

De gemeente Haren heeft Europese furore gemaakt met de inrichting van haar straatbeeld. Met de herinrichting van de Rijksstraatweg is de sollicitatie voor deelname aan het Europese subsidieproject Shared Space bewerkstelligd. Met de gelden uit dit project zijn de plannen voor Noordlaren en Onnen bekostigd. Tal van belangstellenden, van Brazilië tot Japan, zijn komen kijken en luisteren naar de werkwijze en het resultaat in Haren. Belangstellenden van overheidsinstanties, ontwikkelaars en pers.

Het subsidietraject wordt echter per 1 juli 2008 gestopt. De interreg IIIb termijn is dan verlopen. Begin juni wordt in Leeuwarden de slotconferentie met de Europese partners, Oostende (België), Suffolk (Groot-Brittannië), Ejby (Denemarken), Bohmte (Duitsland), Emmen en Friesland (Nederland), gehouden. Hierdoor rijst de vraag: hoe nu verder? Is Haren tevreden met de drie projecten die er geweest zijn of is er nog meer mogelijk? En is daar draagvlak voor? Werkt Shared Space wel?

Deze vragen geven aanleiding tot het doen van een onderzoek naar de stand van zaken en naar de mogelijkheden voor de toekomst. Het mondt vervolgens uit in een advies, waarop de gemeente Haren een vervolg kan baseren.

Wat is het nu eigenlijk?

Shared Space betekent letterlijk gedeelte ruimte. Het is het principe dat de openbare ruimte door iedereen ingericht moet kunnen worden en door iedereen gedeeld moet worden. In de huidige samenleving is de openbare ruimte veelal verworden tot een plek voor individueel verkeer van a naar b. Dit lijkt bij te dragen aan de individualisering van de samenleving. Voorbijgegaan wordt aan de andere functie van openbare ruimte, de verblijfsfunctie. Doordat het verkeer de overhand heeft genomen, is de openbare ruimte op veel plekken een onaantrekkelijk en gevaarlijk. Het doel van Shared Space is om de ruimte weer prettig en toegankelijk te maken ter stimulering van sociaal gedrag, zo mogelijk zonder dat de verkeersfunctie al te ver wordt teruggedrongen. De verblijfsfunctie van de ruimte, en hiermee ook de veiligheid, wordt sterker benadrukt. Ook kan er een betere nadruk gelegd worden op de zichtbaarheid van monumenten en andere cultuurhistorische waarden. Voorbeelden van Shared Space in de gemeente Haren zijn de Rijksstraatweg, de weg in combinatie met het plein voor de basisschool "de Rieshoek" en de rest van de Zuidlaarderweg in Noordlaren.

Shared Space als verkeersconstructie

In het verkeer komt dat neer op een constructie, waarbij voetpaden amper afgescheiden zijn van het weggedeelte, waar fietsers en auto's tezamen op rijden. De constructie van de weg of het kruispunt moet er toe leiden dat er een verwarrend effect ontstaat bij de weggebruikers. Bijvoorbeeld door versmalling van de weg en verbreding van het voetpad, voetpad en weg op dezelfde hoogte en (deels) in hetzelfde steensoort en de plaatsing van fietsers op de rijbaan. Dit leidt vervolgens tot extra voorzichtigheid, meer oplettendheid en een verlaagde snelheid. Zo wordt het gedrag van verkeersdeelnemers niet langer bepaald door borden, drempels, flitspalen en stoplichten, maar door de weg.

Gebruikte toepassingen:

1. Kruispunt als rotonde. Als een kruispunt niet voldoet om bijvoorbeeld de reden dat het niet doorstroomt, niet veilig is of niet fraai is, kan besloten worden tot het aanleggen van een rotonde. Een rotonde naar de maatstaven van Shared Space is er een waar auto's niet voorbij fietsers kunnen en waar geen afgescheiden fietspad is. Dit kan namelijk leiden tot ongevallen bij afslaand verkeer, waarbij een fietser geraakt wordt door een auto die de rotonde verlaat. Een rotonde waarbij dit wordt vermeden is er een met een smal rijvlak, waarop zowel fietsers als auto's zich bewegen. Door de smalheid is niet voor een automobilist niet mogelijk om een fietser in te halen en hem in gevaar te brengen. Een voorbeeld van een dergelijke rotonde is die in Haren op de kruising van de Rijksstraatweg, de Molenweg en de Vondellaan of de meest bekende Shared Spaceplek in Nederland, het Laweiplein in Drachten.
2. Kruispunt als plein. Als een kruispunt om dezelfde redenen niet voldoet, kan tot een reconstructie tot een plein worden overgegaan. De vier aanvoerwegen monden dan uit in een groot plein, waar geen baanvakken zijn aangegeven. Door de aanwezigheid van fietsers en voetgangers, die heb plein als een echt plein gaan gebruiken, door de afwezigheid van een baanvak en door het feit dat de automobilist een moeilijk te overziene situatie treft, matigt de hij zijn snelheid. Door de matige snelheid blijft de doorstroming gegarandeerd, neemt de veiligheid toe en wordt een 'lelijk' kruispunt omgetoverd tot een aantrekkelijk plein. Deze constructie kan op iedere willekeurige plek maar heeft duidelijk de meeste toegevoegde waarde in een gebied met veel voetgangers en winkel, in een stads- of dorpscentrum dus. Een voorbeeld van deze constructie is in Oosterwolde te vinden.
3. Doorgaande weg buiten bebouwde kom. Op een weg buiten de bebouwde kom waar 80 of in de gemeente meestal Haren 60 kilometer per uur (categorie erfgoedwegen) toegestaan is, gebeuren de meeste ongelukken. Op 80-kilometerwegen is het probleem al jaren het grootst. Door de toename van het aantal wegen buiten de bebouwde kom waar de snelheid tot 60 km/h is teruggebracht, is ook op dit type wegen een stijging van het aantal ongevallen met dodelijke afloop waarneembaar (Kerncijfers verkeersveiligheid, AVV). Zeker op plekken waar veel fietsers of voetgangers zijn door de aanwezigheid van een bushalte of de route naar een school of een sportvereniging kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. Een voorbeeld van een gereconstrueerde weg buiten de bebouwde kom is de Strobossertrekvaart, een doorgaande weg in Noord-Friesland. Deze weg is gereconstrueerd in het kader van het Europese subsidieproject Shared Space. Behalve de veiligheid is hier ook het uiterlijke en het cultuurhistorische aspect van groot belang geweest. Dit wordt door de inrichting van de weg bereikt, al dan niet in combinatie met een pleinachtige onderbreking van de weg.
4. Doorgaande weg door dorpskern. Dorpskernen worden veelal geteisterd door doorgaand verkeer. Ondanks de aanwezigheid van een alternatief dat niet door een kern leidt, is er veel verkeer in de kernen zelf. Dit leidt tot een verminderde veiligheid voor dorpelingen zelf, voetgangers die bijvoorbeeld winkelen, fietsers en schoolgaande kinderen. Ook leidt het tot een tweedeling in de kern, die

gesplitst worden door de weg. Van een centrum blijft op die manier weinig over. Naar de ideeën van Shared Space kan een dergelijke kern veranderd worden in een veilig én fraai centrum. Voetpaden worden verbreed en op gelijke hoogte gemaakt met het weggedeelte, stoplichten weggehaald en gezelligheid teruggehaald. Het min of meer een worden van de weg met het voetpad leidt tot het terugdringen van de snelheid van auto's enerzijds en tot een uitnodiging om in het centrum te verblijven. Het beste voorbeeld hiervan is de Rijksstraatweg in Haren-centrum. Een voorbeeld van een kern zonder winkels is Onnen, waar de reconstructie binnenkort gaat beginnen.

5. Dorps- of stadscentrum. In een dorps- of stadskern waar geen of nauwelijks doorgaand verkeer is maar wel plaatselijk verkeer, kan een constructie met Shared Space voordelen opleveren. Zo wordt het straatbeeld over het algemeen verfraaid met een dergelijke constructie, door het gebruik van klinkers en de afwezigheid van gescheiden wegdelen. Ook leidt dit tot een vertraging van het verkeer, wat het winkelend publiek ten goede komt. Een voorbeeld van een dergelijk centrum is dat van Oosterwolde.
6. Woonwijken. In straten waar de verkeersfunctie minimaal is en zich beperkt tot plaatselijk verkeer is in sommige gevallen gekozen voor een straat waar door middel van drempels, versmallingen, ander steen gebruik en groen de snelheid dusdanig wordt beperkt dat de verblijfsfunctie de overheid krijgt. Dit concept lijkt veel op de al langer bestaande woonerven. In Emmen heeft men deze woonerven een facelift gegeven en het label Shared Space erop geplakt.
7. Verkeersbordvrij. Een interpretatie van Shared Space is het volledig verkeersbordvrij maken van een dorp. Voorwaarde is dat de verkeersconstructie zich daartoe leent. Een voorbeeld hiervan is het dorp Makkinga in Zuid-Oost-Friesland, waar alleen aan het begin van het dorp een enkel verkeersbord staat. Het dorp zelf is er vrij van. De kruispunten zijn zo ingericht dat voorrang van rechts niet gauw wordt vergeten en de weg leent zich niet tot hard rijden.

Shared Space als filosofie

Om Shared Space als verkeersconstructie toe te passen, is veel draagvlak nodig. Burgers die van het een op het andere moment geconfronteerd worden met verandering in het algemeen en met een Shared Spacezone in het bijzonder zullen hier moeilijker mee om kunnen gaan dan mensen die bij het proces betrokken zijn. Als men het idee achter Shared Space kent, is er meer begrip. Het is dan ook wenselijk om de burger bij het gehele proces te betrekken. Dit is dan ook meteen de filosofie achter Shared Space. Laat de burger, al dan niet verdeeld in stakeholders als bewoners, winkeliers, maatschappelijke organisaties, verkeersorganisaties etc, de openbare ruimte inrichten. Dit is bij uitstek een terrein waarop je de burger zelf de verantwoordelijkheid kunt geven. Hierbij treedt de overheid niet langer op als beleidsbepaler, maar als beleidsregisseur. Dit alles om de kwaliteit van de openbare ruimte en de kwaliteit van de samenleving te verbeteren. De nadruk moet dan weer komen te liggen op menselijke aspecten, in plaats van verkeersfuncties.

Werkwijze

Samen inrichten kan heel simpel zijn, maar ook complex. Als het gaat om het herinrichten van een straat in een wijk kan het heel simpel. Aanbellen bij mensen en vragen wat ze willen is al een vorm van samen inrichten. De burger bepaalt dan samen met de overheid hoe het eruit moet komen te zien. Op plekken waar meer functies samenkomen dan alleen een woonfunctie, kan het al wat complexer worden. Meer functies betekent meer betrokken mensen en organisaties. Een werkwijze aldaar zou kunnen zijn door betrokkenen in kleine werkgroepen uit te nodigen en op deze manier rond de tafel te gaan zitten, problemen en wensen inventariseren en samen tot een plan komen. Een hellend vlak blijft altijd de uitvoering die de overheid in zijn achterhoofd heeft zitten en de wensen en bezwaren van betrokken organisaties. Compromissen kunnen een negatieve invloed hebben op het uiteindelijke resultaat.

Onderzoeken

Evaluatie Komplan Haren

De Grontmij heeft in 2007 een rapport geschreven over de evaluatie van het Komplan. Hierin komen ook snelheids- en verkeersintensiteitsmetingen naar voren.

De gemiddelde snelheid op de Rijksstraatweg ter hoogte van het Raadhuisplein bedraagt 29 km/h. De V85, de snelheid die 85% van de weggebruikers niet overschrijdt, ligt op 38 km/h.

Op de Oosterweg, tussen de Oude Brinkweg en de Kromme Elleboog, ligt de gemiddeld snelheid op 36 km/h en ligt de V85 op 45 km/h. Hier wordt dus aanmerkelijk harder gereden. Overigens is de verkeersintensiteit wel een stuk lager op de Oosterweg. De landelijke V85 op 30 km/h wegen ligt ook op 45 km/h (2004, 3VO).

De snelheid op het Shared Spacestuk ligt dus aanzienlijk lager dan waar het niet als zodanig is ingericht. De voorzichtige conclusie kan dus worden getrokken dat Shared Space de gemiddelde snelheid drukt en de excessen in toom houdt.

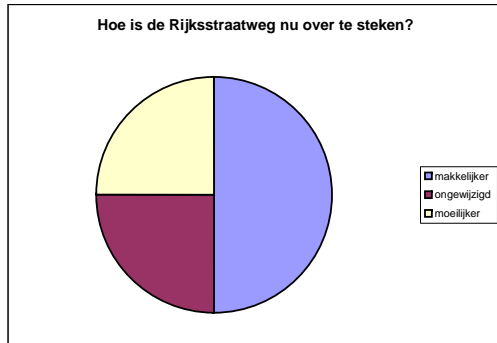
Telefonische enquête

Bij de evaluatie van het Komplan is ook een telefonische enquête gehouden onder 154 inwoners van de gemeente Haren, naar inwonersaantallen verdeeld over de dorpen. Eenderde van de respondenten viel in de leeftijdscategorie 65+.

Deze enquête vond plaats op het moment dat fietsers en voetgangers beide aan de zijkant konden bewegen en dat automobilisten het midden voor hun rekening namen. Het fietsen op de weg was ook mogelijk, fietsers hadden hierin keuzevrijheid. Thans is de situatie dat fietsers geacht worden op de rijbaan te rijden en dat voetgangers de zijkanten als voetpad kunnen benutten. Hieronder de meest opvallende resultaten.

Een van de opvallendste cijfers is dan ook dat bijna 90% van de ondervraagden vond dat er een keuze gemaakt moest worden voor de positie van fietsers.

60% van de ondervraagden was van mening dat de snelheid van het autoverkeer was afgenomen, maar ongeveer de helft denkt dat de herinrichting geen invloed heeft gehad op de snelheid. Dit strookt ook met de metingen die voor en na de herinrichting zijn gedaan.



De helft van de ondervraagden vond het oversteken makkelijker geworden (zie grafiek hierboven).

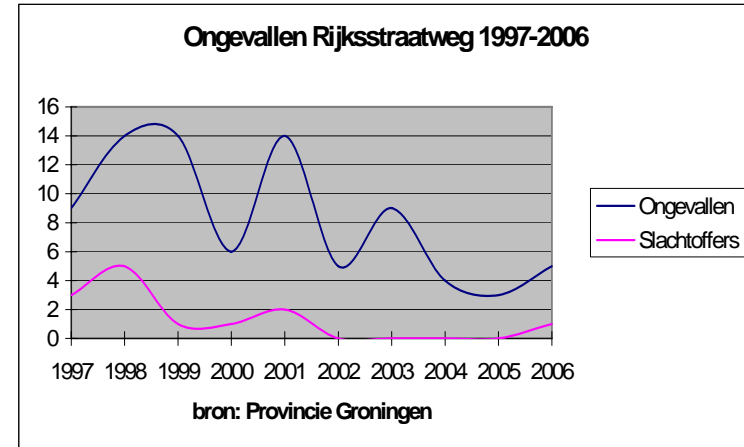
Wat betreft de verkeersveiligheid vond 60% dat de situatie was verslechterd. Ook hier valt echter wel aan te tekenen dat men de situatie vooral slecht vond voor fietsers en voetgangers, die elkaar op dat moment in de weg zaten. De mensen die vonden dat het verbeterd is, vinden vooral de verlaging van de snelheid en het onderling contact een pluspunt.

Ruim 80% van de ondervraagden vond de Rijksstraatweg er mooier op geworden en dat het meer dan voorheen onderdeel uitmaakt van het centrum. 43% verblijft met meer plezier in het centrum, terwijl bij 16% het plezier is afgenomen.

De belangrijkste aanmerkingen die men maakte zijn dat het fiets- en voetpad van elkaar gescheiden moest worden (25 keer genoemd), hetgeen inmiddels gebeurd is, en dat de rotonde Molenweg onduidelijk en/of onveilig is, met name voor fietsers.

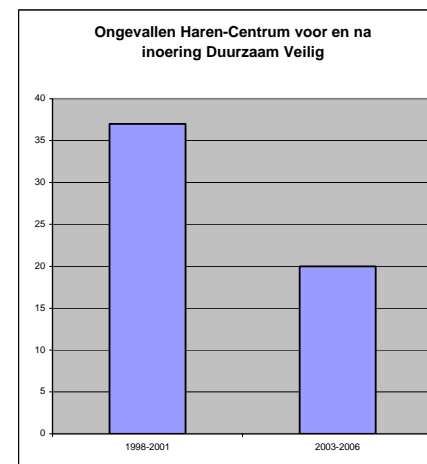
Evaluatie wegencategorisering

In opdracht van de gemeente Haren heeft de Grontmij onderzoek gedaan naar en een evaluatie geschreven over de invoering van Duurzaam Veilig. Dit principe heeft als hoofdpunt wegencategorisering. Wegen worden ingedeeld in drie categorieën, erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen. Het veelvuldig toewijzen van een weg tot de categorie erftoegangsweg heeft geleid tot een toename van het aantal 30 km/h wegen ten koste van 50 km/h wegen (binnen de bebouwde kom) en een toename van 60 km/h wegen ten koste van 80 km/h wegen (buiten de bebouwde kom). In onderstaande tabel is de verandering van het aantal ongevallen af te lezen van voor de categorisering ten opzichte van na de categorisering.



Bovenstaande grafiek betreft het aantal (verkeers-)ongevallen en slachtoffers op de Rijksstraatweg in Haren, tussen de rotonde bij de Molenweg/Vondellaan en de rotonde van de Vondellaan in de periode 1997-2006).

De categorisering van de Rijksstraatweg in Haren-centrum viel samen met de reconstructie tot het huidige Shared Space concept. In de periode na de invoering en de reconstructie is het aantal ongevallen met 46% gedaald. Het aantal letselongevallen is met 83% gedaald. Onmogelijk is vast te stellen of deze daling voorkomt uit de categorisering, oftewel het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 km/h naar 30 km/h of door de reconstructie van de verkeerssituatie. Wel valt op dat de ongevallen in Haren-centrum een van de sterkste dalers is in de gehele gemeente.



Zweeds onderzoek

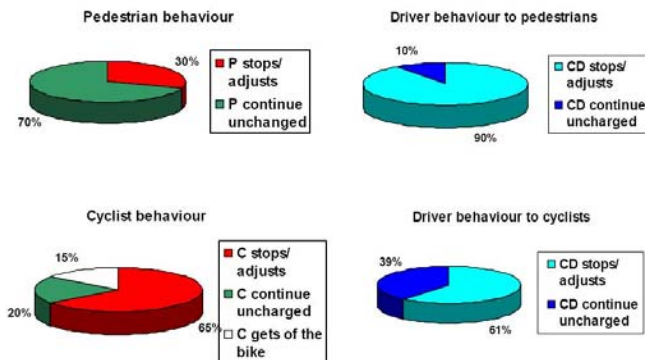
Aan de Universiteit van Linköping in Zweden heeft Sofia Jaredson onderzoek verricht naar de verkeersgedragingen en ervaringen op het Skvallertorget, een naar Shared Space in gericht plein in Norrköping. Het Skvallertorget is van een kruispunt met stoplichten getransformeerd in een plein, waarbij automobilisten, fietsers en voetgangers niet over aangeduide stroken bewegen, maar zich met elkaar mengen. Het doel van het onderzoek was om de vooraf gestelde doelen te evalueren. Deze waren: het oplossen van het verkeersprobleem op het kruispunt en het verfraaien van de omgeving.

Het laatste aspect is duidelijk gehaald. Het kruispunt van asfalt, stoplichten en rijen auto's is verdwenen. Hier voor is een plein teruggekomen, met fonteinen, terrassen, bankjes en steentjes in plaats van asfalt. Mensen benutten het hele plein om te verblijven of om zich te bewegen van de ene winkel naar de andere.

Het verkeersaspect beperkt zich vooral tot het gedrag van de verkeersdeelnemers op het plein. Hieruit zijn een aantal interessante conclusies te trekken. In de onderstaande diagrammen betekenen p: pedestrian/voetganger, c: cyclist/fietsers, cd: car driver/automobilist.

Uit onderstaande diagram valt te lezen dat het overgrote deel van automobilisten zich aanpast aan voetgangers. Ook ten opzichte van fietsers passen automobilisten zich aan. Het plein is meer het domein van de voetganger geworden, waarvan 70% zijn eigen weg volgt.

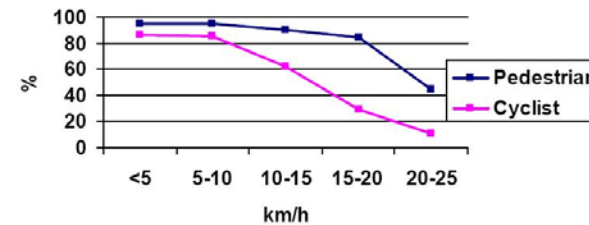
Results



Uit onderstaande grafiek valt te lezen dat hoe trager de auto rijdt, hoe vaker hij zich aanpast aan fietsers en voetgangers.

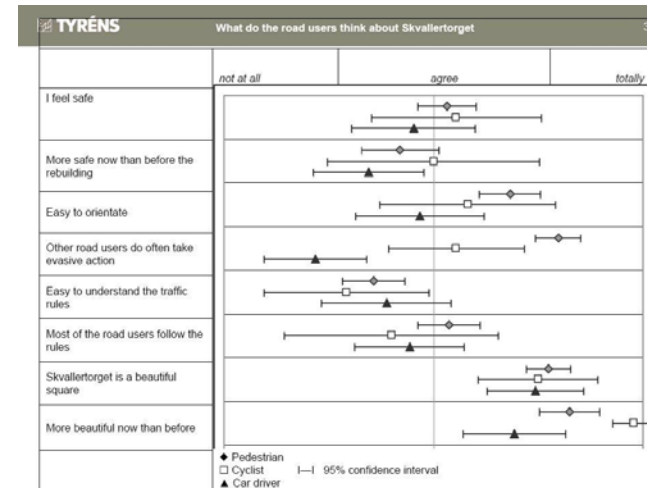
Results

Proportion of car driver who takes an evasive action dependent of the speed



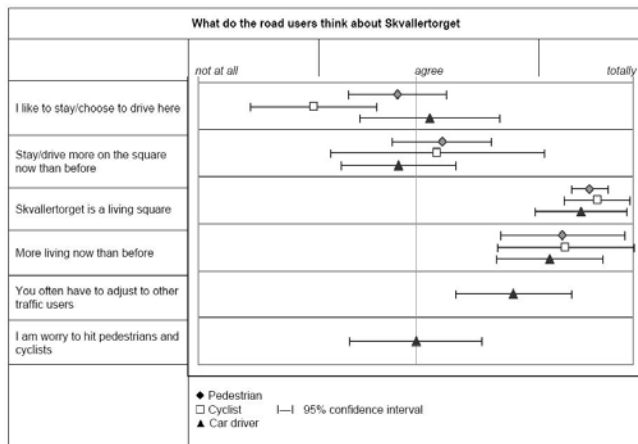
Uit onderstaand belevingsonderzoek valt het volgende te concluderen:

- fietsers en voetgangers voelen zich veilig, automobilisten minder;
- de meeste respondenten voelen zich niet per se veiliger dan voor de reconstructie;
- regels zijn niet te begrijpen;
- alleen voetgangers vinden dat ze zich aan de regels houden;
- iedereen vindt het plein mooi en mooier dan na de reconstructie.



Uit het vervolg hierop (zie onder) valt te concluderen dat:

- vooral voetgangers het naar hun zin hebben op het plein;
- automobilisten vinden dat ze zich vaak moeten aanpassen;
- automobilisten bang zijn om voetgangers en fietsers aan te rijden.



Plekken waarbij verkeersdeelnemers niet langer op één vastgestelde strook bewegen, maar met elkaar gemengd worden, leidt tot (non verbale) communicatie en oogcontact.

Conclusie uit de onderzoeken

Uit de bovenstaande feiten kunnen de volgende conclusies gehaald worden. Een inrichting aan de hand Shared Space leidt tot een betere appreciatie van de openbare ruimte. Mensen vinden de aanblik mooi en een verbetering ten opzichte van voorgaande situaties. Ook voelen voetgangers zich overwegend beter thuis. Er vindt communicatie op non-verbale wijze plaats tussen de verschillende weggebruikers. Door dit contact en door het feit dat de snelheid overwegend lager is, gaan automobilisten zich meer aan de zwakkere weggebruikers aanpassen. Het aantal ongevallen en de snelheid zijn omlaag gegaan.

Meningen

Burger

De meningen over Shared Space zijn redelijk gelijk en zijn samen te vatten als gematigd positief. Burgers zien de voordelen, en dan vooral het uiterlijk, van de veranderingen wel in en zien in dat de angst voor een vergrote onveiligheid overdreven was. Communicatie rondt de invoering van Shared Space als het gaat om de Rijksstraatweg wordt als slecht ervaren. Er is niet uitgelegd hoe het werkt, waardoor veel mensen niet weten hoe ze zich moeten gedragen, waardoor het niet goed werkt. Scholieren zorgen veel voor problemen doordat ze al fietsend een groot deel van de weg in beslag nemen. Mede door het mislukte voetpad, waar fietsers en voetgangers op één nauwelijks afgescheiden strook bewegen en elkaar belemmerden, is Shared Space vooral als naam in een slecht daglicht komen te staan. Het feit dat er op sommige plekken Shared Space is en op andere plekken een conventionele inrichting maakt het verwarrend.

Visio

Het revalidatiecentrum voor blinden en slechtzienden Visio is van mening dat Shared Space de mobiliteit voor hun doelgroep moeilijker maakt. Tastbare en voor blindengeleidehonden zichtbare punten als stoepranden en zebra's zijn daarvoor beter geschikt dan een situatie waarbij er slechts minimale verschillen tussen voetpad en rijbaan zijn. Shared Space gaat uit van oogcontact tussen de verkeersdeelnemers en dat is nu juist niet mogelijk. Ook is het moeilijker om een oriëntatiepunt te vinden, zeker als het gaat om een plein. Om niet alleen te hoeven vertrouwen op de goedheid van de automobilist en fietser, zijn er duidelijke looplijnen nodig, die ook in de vorm van duidelijke contrastverschillen in het wegdek kunnen worden gevormd, of door middel van tactiele zaken zoals ribbeltegels. Haren heeft nog als nadeel dat er hier en daar strepen zijn die verder geen betekenis hebben. Voor de uitvoering van het plan om Shared Space in te voeren hebben die dus geen waarde, maar voor een slechtziende of een blindengeleidehond wel een verwarrende afleiding.

Ondernemend Haren

De mening van Ondernemend Haren, bij monde van de voorzitter, is dat het centrum van Haren er mooier en aantrekkelijker op geworden. Door de aanpassing van de voetpaden en door het onaantrekkelijker maken voor automobilisten is de Rijksstraatweg een uitnodigende plek geworden om te gaan winkelen. Het heeft echter niet per se tot meer omzet geleid. De verwachting dat een uitnodigend centrum, waar het oversteken van de weg een minder grote barrière moet zijn, leidt tot een economische impuls komt (nog) niet uit. De hinder van de bouwwerkzaamheden hebben, in combinatie met de invoering van betaald parkeren, zijn uitwerking gehad op de klandizie van de winkels. Door de overlast zijn veel mensen weggebleven uit Haren en hebben elders een passend alternatief gevonden. Het terugwinnen van klandizie vergt tijd. Het is daarom moeilijk in te schatten of de huidige inrichting van de Rijksstraatweg de economie bevordert.

Shared Space is alleen een goed idee in een dorps- of stadscentrum, waar voetgangers kunnen interfereren met automobilisten en fietsers. Invoering elders in de gemeente leidt tot vertraging van het verkeer. Hooguit kan gekeken worden naar enkele woonwijken, waar alleen bestemmingsverkeer komt, om hier woonerfachtige situaties te creëren.

College

Bij het College heerst een matig positief gevoel over Shared Space. De ideeën op het gebied van samenwerking met de burger en de uitwerking als verkeersconstructie worden omarmt. Shared Space kan gebruikt worden waar mogelijk, maar het is geen doel op zich. Ook is men van mening dat het alleen werkt als er sprake is van verschillende functies (verkeers- en verblijfsfunctie) die moeten worden gecombineerd. Het College is niet van mening dat het nodig is om druk te leggen op de ambtenarij om Shared Space in planvorming terug te zien. Het wordt als een vanzelfsprekendheid ervaren dat dit principe waar mogelijk wordt gebruikt.

Naar aanleiding van het onderzoek 'Staat van de gemeente' besluit B&W in mei 2007 dat Shared Space beter moet worden uitgedragen, teneinde de duidelijkheid en de waardering te vergroten. De vraag is echter of en hoe dit is gebeurd.

De burgemeester is een groot voorstander van Shared Space, zowel procesmatig als qua uitvoering. Hij is van mening dat Haren hier meer mee kan doen op het gebied van promotieactiviteiten en is een groot voorstander om van Haren een pilotgemeente te maken, als daar een bepaald subsidietraject voor bestaat. Hij ziet daarin voor zichzelf ook een rol weggelegd als gezicht van de gemeente.

Raad

De Gemeenteraad staat ook achter de principes van Shared Space, maar wil wel per nieuw project bekijken of het op die plek haalbare kaart is. Ook het college staat achter Shared Space en is van mening dat er in alle (bouw)projecten wel iets van is terug te vinden.

De burgemeester op zijn beurt is een groot voorstander van Shared Space. Hij is van mening dat de gemeente Haren en dat hier meer mee kan op het gebied van promotie. Daarvoor is het zinvol dat er naar de regering in Den Haag te stappen, om Haren aan te dienen als een voorbeeldgemeente. Hij zou daarvoor zelf de meest aangewezen persoon zijn, in zijn rol als burgemeester.

Organisatie

In de ambtelijke organisatie is er sprake van wat verdeeldheid. Waar een aantal mensen groot voorstander zijn van het principe en het ook uit eigen beweging naar voren brengen, zijn anderen hierin wat terughoudender of staan er zelfs sceptisch tegenover. Deze terughoudendheid heeft als gevolg dat men wel achter de reeds voltooide veranderingen zoals het centrum van Haren staat, maar dat men zelf niet snel geneigd is om Shared Space aan te wenden in nieuwe plannen.

Kanttekeningen

Draagvlak

Shared Space in de zin van het samen (overheid en burger) tot een besluit komen, is een methode om draagvlak voor een bepaald project te vergroten. In een dergelijke situatie wordt het als een instrument voor verkrijgen van draagvlak. Of dit een te prijzen werkwijze is, blijft de vraag. Principieel bekeken is het net juist om burgers als middel te gebruiken voor communicatie en het creëren van draagvlak. Op het moment dat burgers zich als zodanig *gebruikt* voelen, werkt dit averechts voor het draagvlak en voor het vertrouwen in de overheid.

Draagvlak

Shared Space in de zin van het samen (overheid en burger) tot een besluit komen, is een methode om draagvlak voor een bepaald project te vergroten. In een dergelijke situatie wordt het als een instrument voor verkrijgen van draagvlak. Of dit een te prijzen werkwijze is, blijft de vraag. Principieel bekeken is het net juist om burgers als middel te gebruiken voor communicatie en het creëren van draagvlak. Op het moment dat burgers zich als zodanig *gebruikt* voelen, werkt dit averechts voor het draagvlak en voor het vertrouwen in de overheid.

Onveiligheidsgevoel aanwakkeren ethisch?

Er kan een kanttekening geplaatst worden bij de principes van Shared Space. Een grondgedachte in de verkeersveiligheid is namelijk: maak het onveiliger om het veiliger te maken. Door de mix van verkeerssoorten kan er bij de veel deelnemers een gevoel van angst ontstaan. Dit gevoel van angst wordt veroorzaakt door de wat onduidelijke verkeerssituatie en de aanwezigheid van andersoortige verkeersdeelnemers op dezelfde strook. Deze angst moet leiden tot meer oplettendheid en dus een grotere veiligheid. De objectieve veiligheid wordt hierdoor vergroot, maar de belevenis, de subjectieve veiligheid gaat achteruit. De vraag is: hoe ethisch is het om de burger schrik aan te jagen? Veiligheid is belangrijk voor iedereen, maar moet dat ten koste gaan van het veiligheidsgevoel? Dit dilemma zal altijd overdacht moeten worden bij het creëren van op het oog onveilige situaties ten einde de veiligheid te vergroten.

Communicatie

Essentieel bij de invoering van Shared Space is communicatie. Dit geschiedt via de leden van een werk- of klankbordgroep, maar ook is massacommunicatie in dezen zeer belangrijk. Een conclusie uit de Grontmij in de Evaluatie Komplan Haren in combinatie met de cijfers uit de Evaluatie wegencategorisering is dat het centrum van Haren veiliger is geworden, maar dat mensen zich niet veiliger zijn gaan voelen. Dit heeft ook te maken met voorlichting. Mensen die zich in het centrum begeven, begrijpen de situatie niet volledig, hebben daardoor niet het volledige vertrouwen en kunnen niet genieten van het centrum. Door mensen de situatie uit te leggen, ontstaat er meer begrip en daarmee meer waardering. De volgende zaken zijn in de communicatie belangrijk:

- Uitleggen waarom een situatie wordt veranderd.
- Uitleggen hoe de nieuwe situatie wordt.
- Een 'gebruikershandleiding' geven, tips voor het gebruik.
- Uitleggen waarom voor een dergelijke oplossing is gekozen.


Ook speelt timing een erg belangrijke rol in het communicatieproces. Te vroeg communiceren leidt tot onnodige ophef, de laat communiceren leidt tot een gevoel van onmacht bij de burger.

Zonder een goede uitleg van het hoe en waarom kunnen situaties ontstaan dat mensen ontevreden zijn met de vernieuwing. Onderstaand internetonderzoek(je) wijst aan dat er ontevredenheid heerst over het ontbreken van zebra's.

Poll

Centrum Haren kan best zonder oversteekplaatsen (zebra's).

ja:

22% 

nee:

78% 

Er is 143 maal gestemd.

www.harendekrant.nl op 19 september 2007.

Shared space niet altijd shared space noemen

De invoering van Shared Space in het centrum van Haren, maar ook in Noordlaren, heeft gemengde gevoelens opgeroepen. Met name bij het eerste project zijn de emoties hoog opgelopen, wat onder anderen geleid heeft tot het oprichten van een actie comité. Deze situatie heeft ervoor gezorgd dat de naam Shared Space als term an sich een smet heeft gekregen. Veel burgers krijgen opnieuw negatieve associaties bij het horen van deze term, zonder de inhoud te hebben beoordeeld. Het is daarom wenselijk om in het openbaar en in communicatie naar de burger de term Shared Space niet of minder te bezigen. Beter kan gedacht worden aan een aanduiding als 'mening van verkeer' en kreten als 'verblijfsfunctie teruggeven' en 'de menselijke norm hanteren'.

Een elkaar versterkend proces

Momenteel is er onder burgers nog een aanzienlijke mate van onbegrip, angst en onveiligheidsgevoel als het gaat om de Shared Spacezones. Een van de aan te wijzen oorzaken zijn gewenning. Gewend was men aan de structuur van voet- en fietspaden, afgescheiden van de stroken voor het gemotoriseerde verkeer. Gewend kan men raken aan een Shared Spacezone. Aan te nemen valt dat gewenning het begrip voor de situatie laat toenemen en de angst en het gevoel van onveiligheid laat afnemen. Gewenning worden sneller bereikt als men een bepaalde situatie vaker beleefd. Meer zones met Shared Space zal de gewenning sneller maken en de het begrip sneller doen toenemen. Hierdoor kan een situatie bereikt worden waarin door de meerderheid van de weggebruikers de situatie wordt geaccepteerd en gewaardeerd. Bij een dergelijke situatie wordt de acceptatie van nieuwe Shared Spacezones vervolgens weer sneller bereikt. Uitbreiding van Shared Space is dus een elkaar versterkend proces.

Blinden en slechtzienden

In Haren komen en verblijven relatief veel blinden en slechtzienden. Met zes vestigingen is Visio door heel Haren verspreid. Het is daarom wenselijk om deze organisatie mee te betrekken in de planvorming. Doordat dit niet of te weinig is gebeurd bij de Rijksstraatweg, zijn er zaken ingevoerd die als ze net iets anders waren geweest veel gebruiksvriendelijker zouden zijn. Te denken valt aan subtiele dingen als kleur- en hoogteverschil. Deze verschillen kunnen zonder dat het totaalbeeld er onder lijdt veel invloed hebben op de mobiliteit van blinden en slechtzienden, maar ook op ouderen, waarvan in Haren ook relatief veel zijn.

Aanbevelingen

Bestuurlijke kansen

In eerste instantie is het van belang om als lokaal bestuur wakker te schieten. Shared Space is volop in ontwikkeling. Op het verkeerskundig gebied wordt de toepassing nog steeds minimaal gebruikt. Lang niet iedereen is bekend met het begrip of ziet hiervan de voordelen niet in. Als middel voor bestuurlijke vernieuwing wordt het niet of nauwelijks gebruikt. De gemeente Haren kan op tal van vlakken voorbeeld- en pilotgemeente worden en hiervoor de nodige financiële bronnen aanboren. Dit komt het beeld van Haren binnen Nederland en het buitenland ten goede. Voor een kleine gemeente is dit een kans om meer benadrukt op de kaart te komen te staan. Naamsbekendheid is iets wat ook in de nota "Recreatie en Toerisme Haren" benadrukt wordt. Met Haren positief in de belangstelling kan dit een aanzienlijke bijdrage leveren.

Nationaal: ruimtelijke ordening

Haren is in de loop der tijd, dankzij de projecten aan de Rijksstraatweg in Haren zelf en het project bij de school in Noordlaren bekend geworden in het buitenland. Tal van gemeenten die zelf een verkeersconstructie in de trant van Shared Space willen ontwikkelen, gaan in Haren praktijkvoorbeelden opsnuiven. De gemeente Haren heeft in de loop der jaren ervaring opgebouwd met het laten zien van haar eigen projecten als de Rijksstraatweg en Noordlaren. Binnen Nederland is echter weinig bekend over Shared Space. De landelijke politiek loopt hiervoor nog niet warm. In België daarentegen heeft de federale minister van Verkeer Renaat Landuyt zijn interesse al getoond en een werkgroep in het leven groepen (De standaard 9 dec 2006). Het concept is toepasbaar op veel meer plekken dan alleen het Noorden des lands. Het is derhalve een mooie kans voor Haren om een landelijk voorbeeld te zijn. Om dit te bereiken is het zaak om een landelijke bestuurder, en hiervoor is de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) de aangewezen persoon, te overtuigen van het idee Shared Space en van het voorstel om Haren hiervoor als voorbeeldgemeente aan te wijzen.

Nationaal: bestuurlijke vernieuwing

Shared Space gaat hand in hand met open planprocessen en burgerparticipatie. Zonder de burger bij het totstandkomingsproces te betrekken, is het project bij voorbaat mislukt. De regering probeert al jaren om op verschillende manieren de burger meer bij de politiek te betrekken, met middelen als de gekozen burgemeester en het referendum, maar ook door inspraakavonden. De eerste twee kunnen worden beschouwd als mislukt, inspraakavonden zijn slechts met wisselend succes. Waar de burger echt bij kan worden betrokken is het inrichten van de openbare ruimte. Dit onderschrijft de filosofie van Shared Space. Samen de openbare ruimte inrichten en benutten. Bestuurlijke vernieuwing is nog altijd regeringsbeleid. Het is daarom raadzaam om ook hiervoor een landelijke bestuurder, het liefst in de persoon van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), warm te krijgen voor deze vorm van vernieuwing. Daarnaast (of bovendien) is er nog het innovatieplatform InAxis Dit maakt onderdeel uit van de Directie Innovatie en Informatiebeleid Openbare Sector (DIIOS) van het ministerie van BZK en stimuleert door middel van experimenten en inspirerende voorbeelden innovatie in organisaties in de publieke sector.

Europa: bron van innovatie

De Europese Commissie heeft besloten de Interregprojecten voort te zetten in een 4^e reeks. De looptijd van dit InterregIV is 2007 t/m 2013. InterregIVb heeft onder andere als doelen innovatie en hoge kwaliteit van de leefomgeving. Hoge kwaliteit van de leefomgeving is een van de doelen van Shared Space en het is een innovatief verschijnsel. InterregIVb Tot 17 oktober 2007 is de eerste aanmelding mogelijk (www.northsearegion.eu). Uit de vorige Interregreeks is ervaren dat later inspringen in een project ook mogelijk is. Ook is InterregIVc gestart. Dit heeft als kerndoelen innovatie en kenniseconomie enerzijds en omgeving en risicopreventie anderzijds. Omgeving en risicopreventie is een van de zaken die de verkeersaanpak van Shared Space behelst en de aangenamere en veiligere openbare ruimte die het met zich meebrengt. Aanmelding voor een InterregIVcproject kan tot 15 januari 2008 (www.interreg4c.net). Samenwerking in Europa leidt tot uitwisseling van kennis en ervaring. De gemeente Haren kan door weer te participeren in een Interregproject zichzelf opnieuw verrijken met informatie van projectpartners. Bovendien kan Haren zichzelf weer op de kaart zetten als zoals bij het InterregIIIbproject het geval was. Eenzelfde project als Shared Space is nog niet van de grond. Wel zijn er projecten te vinden of voor te stellen die aansluiten bij het gedachtegoed van Shared Space. Open innovatie is een groot goed. Samen werken aan de toekomst, de krachten en kennis bundelen kan leiden tot een betere leefomgeving.

Innovatie instituut Drachten

Er zijn concrete plannen voor het oprichten van een Shared Space-instituut. Deze zou gevestigd worden in Drachten. De gemeente Haren zal als instelling waar de kennis over Shared Space hoog is en waar meerdere toepassingen in de openbare ruimte te vinden zijn gevraagd worden om hieraan medewerking te verlenen. Op dit moment is er nog geen (college)besluit genomen over deelname. Het is dan ook nog onduidelijk wat er exact van de gemeente gevraagd wordt. Wel kan dit een unieke kans zijn voor Haren om zichzelf te tonen. Meewerken met een dergelijk instituut, dat het Shared Space gedachtegoed breder wil uitdragen, zal leiden tot een verhoging van de 'naamsbekendheid' van Haren, daar het wordt gezien als een van de *founding fathers* van Shared Space.

Daar komt bij dat het geven van presentaties en rondleidingen aan belangstellenden uit binnen- en buitenland, iets waarvoor nu de tijd vaak ontbreekt, beter, namelijk centraal, geregeld kan worden.

Uitbreiding

De mogelijkheden om Shared Space op andere plekken in de gemeente te implementeren zijn talrijk. Meer dan alleen de huidige verkeerstoepassing in Haren-centrum, Noordlaren en de plannen voor Onnen.

Te denken valt aan de dorpskern van Glimmen, waar de Rijksstraatweg voor veel hinder en overlast zorgt bij de burger. Dit komt mede voort uit de snelheid die het verkeer aanneemt en de combinatie met overstekende fietsers en voetgangers. Dat in Glimmen te hard wordt gereden blijkt uit een verkeerscontrole van de politie op 3 januari 2008, waarbij meer dan 10% van de auto's te hard reed.

Politie controleerde in Glimmen

Gisteren klikten de fotoradars van de politie op de Rijksstraatweg in Glimmen. Aantal geregistreerde voertuigen: 1042, aantal overtredingen: 179, hoogst gemeten snelheid: 85 km/uur, maximum toegestane snelheid: 50 km/uur (www.harendekrant.nl op 4 januari 2008).

Met een andere indeling van de weg, bijvoorbeeld naar de principes van Shared Space, kan het autoverkeer worden afgeremd, teneinde de voetgangers en fietsers meer veiligheid te bieden. Als voorbeeld hiervoor dient de Rijksstraatweg in Haren-centrum.

Op dit moment biedt de gemeente Haren Shared Space alleen aan op doorgaande wegen. Woonwijken zijn tot op heden onaangeroerd gebleven. Het overwegen waard is het om te bekijken hoe woonwijken verkeersveiliger en aantrekkelijker gemaakt kunnen worden. Op dit moment zijn veel wegen in Haren ingericht naar verkeersfunctie. Een vrij brede weg met een voetpad ernaast. Automobilisten hebben hier alle mogelijkheden om hard door te rijden. Dit leidt tot een soms onveilige en voor omwonenden zeker een onplezierige situatie.

Verscheidene kruisingen leveren onveilige situaties en in de spits chaos door drukte op. Een goed voorbeeld van zo'n kruising is die van de Molenweg-Kerklaan-Kromme Elleboog. De combinatie van veel woon-werkverkeer en schoolgaande fietsers levert gevaar en een slechte doorstroming op. De huidige verkeersconstructie lijkt daar niet goed te werken. Als oplossing kan nagedacht worden over een pleinachtige Shared Spaceconstructie. Hiermee kan de snelheid omlaag worden gebracht. Het oogcontact tussen fietsers en automobilisten kan worden verbeterd, om samen vlot en veilig door te stromen. Overigens blijkt uit een internetstemming dat de meeste Harenaars niet in zijn voor verkeerslichten op deze locatie.

Poll

**Verkeerslichten
op kruising
Molenweg
Kromme
Elleboog?**

ja:

36% 

nee:

64% 

*Er is 225 maal
gestemd.*

www.harendekrant.nl op 15 november 2007.

Op de kruising Dilgtweg-Kerklaan zijn in de periode 2002-2006 10 letselongevallen en is daarmee een van de meest onveilige kruisingen in Haren. Om hier een verbetering in aan te brengen, is een aanpassing gewenst. Ook hier valt te denken aan een situatie met een plein, waardoor er meer oogcontact tussen de verkeersdeelnemers ontstaat.

Uit de Evaluatie maatregel voorrang fietsers van rechts is gebleken dat fietsers slechts in 57% van de gevallen voorrang van rechts wordt gegund. Daar komt bij dat uit een ander onderzoek is gebleken dat een kwart van de ongevallen met dodelijk afloop het slachtoffer fietser is. In Haren zijn enkele plekken waar voorrang van rechts onduidelijk is, zowel voor fietsers al auto's. Dit gaat om het verlaten van de kern van Haren richting Groningen, over de Rijksstraatweg. Verkeer uit de Botanicuslaan heeft voorrang, hetgeen niet veel wordt verleend. Hetzelfde geldt voor het verkeer uit Groningen, dat voorrang moet verlenen aan verkeer uit de Potgieterlaan. Door de ligging van de fietspaden ontstaat het beeld dat de Rijksstraatweg een voorrangsweg is, wat op die plek niet het geval is. Een aanpassing kan deze onduidelijkheid wegnemen en eventuele onveilige situaties verhelpen.

Andere toepasbaarheden

Koppeling met landschapsonwikkelingsplan

Het landschapsonwikkelingsplan, in Haren aangenomen in december 2003, heeft tot doel om de landschappelijke kenmerken, kwaliteiten en knelpunten van de gemeente Haren in kaart te brengen om als onderlegger te dienen bij planvorming. Een van de zaken die aan de orde komen is het inzichtelijk en toegankelijk maken van de natuurlijke kwaliteit. Natuur is veelal privaat grondgebied en slechts van afstand, vanaf de weg, het fietspad of een enkel wandelpad te bezichtigen. Aantrekkelijker zou zijn om het land echt in te kunnen en er doorheen te wandelen. Paden hiervoor ontbreken echter. Om ook dit type grondgebruik publiekelijk toegankelijk te kunnen maken zouden paden aangelegd kunnen worden in de traditie van de vroegere kerkepaden, paden door landerijen heen, om het voor de boeren zo makkelijk mogelijk te maken om bij de kerk te komen. Dergelijke paden door zouden het mogelijk maken om weer van het Harense landschap te kunnen genieten. Voorwaarde hiervoor is dat boeren hieraan meewerken en een klein deel van hun grond beschikbaar maken voor het publiek.

Koppeling met WMO

De nieuw ingevoerde Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) heeft als maatschappelijk doel: meedoen. Burgers moeten zo veel mogelijk worden gestimuleerd om mee te doen aan zo veel mogelijk maatschappelijke activiteiten. De link met Shared Space zit hem in het samen nastreven van een gezamenlijk doel. De filosofie dat de verantwoordelijkheid terug moet worden gegeven aan de burger komt in beide zaken terug. De ervaring die de gemeente Haren heeft met het betrekken van de burger bij besluitvorming kan gebruikt worden op het gebied van organiseren van maatschappelijke activiteiten ten bevordering van de sociale samenhang. WMO betekent ook het creëren van aantrekkelijke plekken waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. Hierbij zou de gemeente Haren de burger kunnen raadplegen over de wens naar een dergelijke plek.

In de nota Thuis in Haren, goed voor elkaar, wordt Shared Space omarmd. De gedachtegang van het samen inrichten en benutten van de publieke ruimte strookt zeer goed met de WMO. Dit bevordert namelijk het elkaar ontmoeten. Waar wel voor moet worden gewaakt is moeilijkheden voor kwetsbare groepen als het gaat om sommige manieren van inrichten aan de hand van Shared Space.

Innovaties

Buiten de al genoemde koppelingen van Shared Space met een ontwikkeling in de samenleving zijn er ook nieuwe zaken te bedenken. Innovaties die uit de filosofie van Shared Space vloeien, maar die niets met de huidige (verkeers)toepassingen te maken hebben.

'Shared groen'

Een mogelijkheid om de burger meer bij hun eigen omgeving te betrekken is door het aanleggen van 'shared groen'. Dit zijn groenstroken in de openbare ruimte, bijvoorbeeld in woonwijken, waarvan de bewoners het onderhoud voorzien. Hierdoor wordt samenhang en verantwoordelijkheid voor de eigen omgeving gecreëerd. Een goede plek voor een dergelijk project is in een van de nieuw te bouwen woonwijken. Er zijn in Haren al ervaringen met 'shared groen'. Deze zijn niet altijd positief. Het is daarom raadzaam om alleen als de omwonenden een dergelijke groene zone willen, zoiets te realiseren. Daarnaast zou er een plan achter hand moeten liggen, voor als het project mislukt.

Een goedwerkend voorbeeld is de vinden in de wijk Lanxmeer in Culemborg. Hier hebben de huizen geen private tuin. Het groen rond en tussen de woningen is publieke ruimte en wordt onderhouden door de gemeente. Buurtbewoners hebben hierdoor geen tuin met heg of schutting, maar zijn makkelijker in staat om elkaar te ontmoeten.

Beweging

De verkeersmethodiek van Shared Space is vooralsnog vooral toegepast op doorgaande wegen, gezien de projecten Rijksstraatweg en Noordlaren. Hetzelfde principe zou ook gehanteerd kunnen worden in gebieden waar weinig tot geen doorgaand verkeer is. Met de juiste aanpassingen zou dit het eventuele doorgaande verkeer afschrikken en omleiden, het plaatselijke verkeer past zijn rijgedrag aan en er ontstaat een vriendelijkere woonomgeving. Hiermee wordt de woonwijk teruggegeven aan de bewoner. Met name ouderen en kinderen zullen hierdoor eerder de straat op gaan. Voor ouderen, die zich laten afschrikken door het verkeer, wordt de drempel om de straat op te gaan, verlaagd. Dit draagt bij aan het voorkomen van een sociaal isolement. Kinderen kunnen weer op straat spelen. Dit komt het bewegen van kinderen, wat de laatste jaren steeds minder wordt, ten goede. Dit draagt bij aan de 'vervetting' van de maatschappij. (W. Luyendijk, 'de tijdbom' in: NRC Handelsblad, 2 juli 2005). Met de huidige inrichting van de wegen wordt spelen op of rond de straat niet vergemakkelijkt. Een andere inrichting kan spelen op straat bevorderen, waardoor kinderen meer buiten komen en meer bewegen. Weliswaar spelen de grootste problemen zich af in stadswijken, Haren kan wel als voorbeeld dienen om later toegepast worden in grotere plaatsen en steden.

Onaantrekkelijk maken voor doorgaand verkeer

Het centrum van Haren, maar ook de Meerweg en wegen als de Onnerweg, Nieuwlandsweg, Jachtlaan en de Kromme Elleboog wordt veelvuldig gebruikt door doorgaand verkeer. Dit blijkt ook uit de Evaluatie wegencategorisering. Verkeersstromen die via Glimmen of Waterhuizen hun weg van of naar de stad Groningen zoeken, komen hierbij op plekken waar grote hoeveelheden (auto)verkeer ongewenst zijn. Invoering van Shared Space kan leiden tot een ontmoediging om deze routes te kiezen als alternatief voor de stroomwegen als de Rijksweg West van Hoogezand naar Groningen en de A28. Een Shared Space constructie leidt immers tot een verlaging van de snelheid en wordt als vertragend ervaren. Als deze al dan niet subjectieve vertraging veelvuldig wordt ervaren, kan dit leiden tot een (relatieve of absolute) afname van verkeer op plekken waar de verblijfsfunctie een belangrijkere rol dient te hebben dan de verkeersfunctie. Daar komt bij dat met name de Onnerweg als gevaarlijk wordt ervaren en men vermoedt dat de snelheid vaak hoger ligt dan toegestaan. Bij een herinrichting van deze weg kunnen deze gevoelens worden weggenomen.

Een begin hiermee is in Haren al gemaakt met de nieuwe weg langs het transferium, die de Nesciolaan ontlast. Door de rotonde bij de afrit van de A28 zal minder verkeer geneigd zijn om via de Emmalaan en het centrum richting Groningen te rijden en zal er eerder worden gekozen voor de Vondellaan.

Inbedding

Het gevoel voor Shared Space is in de gemeente Haren als organisatie niet volledig ingebed. Er zijn mensen die uit zichzelf op lange termijn en in praktijkvoorbeelden het gebruik van Shared Space omarmen. Dat geldt echter lang niet voor iedereen. Het is dan ook denkbaar dat dit gevoel gaat afnemen, zeker op het moment dat er een aantal personen uit de organisatie verdwijnt. Om te voorkomen dat de Shared Space gedachte op deze manier doodbloedt zijn een aantal zaken aan te bevelen:

- Laat mensen in de organisatie zien wat Shared Space is, laat het ze beleven om ze te overtuigen.
- Inventariseer bij sollicitaties voor relevante functies of iemand geschikt is om op de Shared Space manier te werken.
- Zorg ervoor dat Shared Space een vanzelfsprekendheid is.

Het college kan hierin het voortouw nemen, door meer enthousiasme en overtuiging uit te stralen op de ambtenarij.

Conclusie

Op tal van plekken in de gemeente Haren, maar ook op tal van beleidsterreinen is een uitbreiding van en een koppeling met Shared Space te maken. Hiervoor is innovatief denken nodig, maar ook het voortzetten van een ingeslagen weg. Deze ingeslagen weg kan worden beschouwd als een weg met eenrichtingsverkeer, waarbij terugkeren eigenlijk onmogelijk is. Nu de weg van Shared Space is gekozen, de politiek deze keuze heeft omarmt en de burger hiervoor waargemaakt wordt, zou het ongewenst zijn om deze

weg te verlaten. Daarvoor is te veel geïnvesteerd, als het gaat om tijd, geld, maar ook om energie. En het heeft te veel opgeleverd. Haren heeft zich ontwikkeld tot plaats waar men vernieuwend omgaat met burgers en met de openbare ruimte en heeft hiermee belangstelling uit binnen- en buitenland gewekt. Afstand doen van Shared Space zou tot veel onbegrip leiden in de samenleving en een gebrek aan vertrouwen in de gemeente.

Daar komt bij dat Shared Space een te goed werkend verschijnsel is om het links te laten liggen. Samenwerking met de burger gebeurt op een grotere schaal dan ooit tevoren. De (verkeers)uitwerking leidt tot minder ongelukken en heeft een fraai uiterlijk. Dit blijkt uit onderzoeken in de gemeente Haren zelf en in het buitenland. Het is daarom ook aan te bevelen om in nieuwe projecten naar de mogelijkheid te kijken om Shared Space te benutten. Te denken valt dan aan nieuwbouwprojecten waar Haren de komende tijd veelvuldig mee te maken krijgt. Een bij ongewenste situaties of bij wegonderhoud naar Shared Space kijken, om iedere kans op een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte aan te grijpen.

Ook kan er op het gebied van promotie veel te winnen zijn. Met de huidige naam die Haren heeft op het gebied van innovatie met betrekking tot de openbare ruimte staat de deur al op een kier om bijvoorbeeld landelijk aan de weg te timmeren. De regering in Den Haag is voorlopig nog weinig bezig met Shared Space. Een mooie gelegenheid voor Haren om ze wakker te schudden en warm te maken voor het aanwijzen van Haren als pilotgemeente op het gebied van inrichting van de openbare ruimte en burgerparticipatie. Dit kan de naam en faam van Haren alleen maar goed doen.

Binnen in de organisatie zelf is nog niet iedereen volledig overtuigd van de werking van Shared Space. Dit heeft onder andere te maken met communicatie en beleving. Shared Space is iets wat je moet ervaren en dat is nog niet bij iedereen het geval geweest. Hier zou meer aandacht aan moeten worden besteed. Het college is ervoor om meer bevolegheid en passie uit te stralen op dit gebied, om het ambtelijke apparaat eenzelfde mening te laten hebben.

Dit alles is nodig om hetgeen nu is opgebouwd niet te laten verzanden of te laten doodbloeden. Er zijn kansen te over om de Harense kwaliteit nog verder te verbeteren.

Samenvatting

Haren is een vooruitstrevende gemeente als het gaat om open planprocessen en inrichting van de openbare ruimte. Hiermee heeft het in binnen- en buitenland een grote naam opgebouwd. Als in juli 2008 het Europese subsidieproject stopt, dreigt Haren in een gat te vallen.

Uit onderzoeken in het buitenland en in de gemeente Haren zelf blijkt dat de verkeersveiligheid door de invoering van Shared Space is toegenomen. De snelheid van het autoverkeer is omlaag gegaan. Ook wordt de heringerichte omgeving als prettiger en mooier ervaren.

Burgers vinden het centrum van Haren mooier geworden. De veiligheid blijft een punt van zorg, er zijn nog altijd veel mensen die zich onveilig en daarmee onprettig voelen. Dit heeft te maken met een gebrek aan communicatie over het hoe en waarom en over hoe je je moet gedragen in een Shared Space gebied. Het concept wordt nog niet volledig begrepen.

Het college begeeft zich in de gedachte dat Shared Space een vanzelfsprekendheid is binnen de gemeente Haren, zeker binnen het gemeentehuis. Men staat volledig achter de gedachte en wil het ook uitdragen. Het is echter niet duidelijk hoe. Er wordt vanuit gegaan dat vanuit de ambtenarij plannen komen waarin de Shared Space principes zijn verweven.

De burgemeester op zijn beurt is een groot voorstander van Shared Space. Hij is van mening dat de gemeente Haren en dat hier meer mee kan op het gebied van promotie. Daarvoor is het zinvol dat er naar de regering in Den Haag te stappen, om Haren voor te dragen als een voorbeeldgemeente. Hij zou daarvoor zelf de meest aangewezen persoon zijn, in zijn rol als burgemeester.

In de ambtelijke organisatie is echter niet iedereen een actief (uit eigen beweging operend) voorstander van Shared Space. Bij het wegvallen van een aantal mensen uit de organisatie is de kans groot dat de angel uit de organisatie is gehaald. Hiermee moet rekening worden gehouden bij het werven van nieuw personeel. Het huidige personeel moet worden warm gemaakt voor Shared Space, om ervoor te zorgen dat het een vanzelfsprekendheid wordt binnen de organisatie. Ook is er meer bevoegenheid nodig van het college. Ambtenaren hebben inspiratie en sturing nodig op dit gebied. De implementatie van Shared Space in nieuwe (bouw)projecten is te vrijblijvend. De gemeente moet uitkijken dat het fenomeen niet doodbloedt. Er is te veel geïnvesteerd en er is te veel mooi opgebouwd om dat te laten gebeuren.

Het is dan ook de taak van het college om meer nadruk te leggen op Shared Space in plaats van uit te gaan van een bereikte vanzelfsprekendheid. Deze vanzelfsprekendheid is nog niet in die mate aanwezig dat er volledig op kan worden vertrouwd.

Geraadpleegde literatuur

Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 2007, Kerncijfers verkeersveiligheid, Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 2005, Kerncijfers verkeersveiligheid, Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 2004, Evaluatie van twintig sober Duurzaam Veilig ingerichte 30 km/h gebieden, Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
Gemeente Haren, 2003, Landschapsontwikkelingsplan.
Grontmij, 2004, Evaluatie Komplan Haren, Gemeente Haren.
Grontmij, 2007, Evaluatie wegencategorisering, Gemeente Haren.
Grontmij, 2005, Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan Haren, Gemeente Haren.
Jaredson, Sofia, 2002, Utvärdering av Skvallertorget i Norrköping, Linköping Universitet.
Keuning Instituut, 2005, Shared Space: ruimte voor iedereen, Senza Communicatie.
Luyendijk, W, 2005, De tijdbom, NRC Handelsblad.

Bijlage 2

Notitie 'Integratie Shared Space'

Inleiding

Op 1 januari 2008 eindigt het Europese Interreg II project Shared Space. Langzamerhand wordt daarmee ook de vraag steeds pregnanter wat er met het Shared Space gedachte gebeurt na het verstrijken van die datum. Vervallen administraties in oude standaard ontwerppatronen bij de inrichting van openbare ruimte, zijn betrokken ambtenaren in staat het concept in leven te houden, is de politiek nog geïnteresseerd als langzamerhand de internationale belangstelling mogelijk wegebt? In dit artikel zullen we proberen aan te geven dat shared space meer is dan een aantal lokale experimenten. We zullen ervoor pleiten dat ook na 2008 de shared space principes zullen worden toegepast. De vraag is op welke wijze lokale administraties ook op langere termijn het shared space concept kunnen vasthouden.

Dit artikel pleit voor een goede integratie van het shared space concept op lokaal bestuursniveau, die integratie wordt beschouwd als *conditio sine qua non* voor toekomstig beleid voor de inrichting van openbare ruimte. De veronderstelling is hier dat het succes van Shared Space voor een belangrijk deel afhangt van de wijze waarop lokale besturen het begrip Shared Space inhoudelijk benaderen. Naar onze mening heeft een goede inbedding van het Shared Space als filosofisch concept een grotere kans van slagen dan inbedding van Shared Space als een uitsluitend verkeerskundig, ruimtelijk begrip.

Het artikel bevat geen kant en klare oplossingen, wel oplossingsrichtingen, maar het geeft vooral handvatten voor eigen creativiteit en stof te nadenken.

Civil society

De fatale datum van 1 januari 2008 dwingt ons om over de bovenstaande vragen na te denken. Betrokken administraties moeten immers evalueren, de resultaten van het traject tot nu toe beoordelen en ze zullen zicht tegelijkertijd moeten afvragen of zij het concept willen voortzetten of dat zij het zien als een leuk experiment. De vraag wordt nog dwingender nu in veel Europese landen de gevolgen van de vergrijzing zichtbaar wordt en de maatschappelijke consequenties die dat heeft, in het bijzonder ook voor de inrichting van de openbare ruimte. We doelen hier op de ontwikkeling van de scheiding van wonen en zorg en de intrede van de 'civil society'. Ouderen zullen steeds langer thuis blijven wonen, de klassieke opname in bejaardentehuizen en verzorgingstehuizen zal een steeds minder grote rol spelen. In plaats daarvan blijven ouderen zo lang mogelijk thuis wonen, zijn voor zorg en welzijn steeds meer aangewezen op sociale netwerken, familieverbanden. De zgn. 'Civil society', of zorgzame samenleving, is een systeem van verbanden waar mensen vrijwillig deel van uitmaken. De civil society gaat uit van betrokkenheid van burgers bij de publieke zaak, vergroting van maatschappelijk zelfbestuur, minder overheidsbemoeienis, versterking van gemeenschapszin en tolerantie.

De civil society en shared space ontmoeten elkaar waar het gaat om de inrichting van de openbare ruimte – in de meest brede zin van het woord - niet alleen omdat de inrichting van die ruimte een gedeelde verantwoordelijkheid is en niet alleen een overheidszaak maar ook omdat de openbare ruimte in toenemende mate een plaats moet zijn waar mensen elkaar ontmoeten, waar plaats is voor oud en jong, een ruimte die moet worden ontdaan van belemmerende obstakels.

Het shared space concept

Het Shared Space project is een Europees samenwerkingsverband om tot nieuw beleid voor de inrichting van de openbare ruimte te komen. Shared Space streeft naar een inrichting van de openbare ruimte (wegen, pleinen, landschap) tot verblijfsruimte. Een ruime waarbij functies met elkaar in balans zijn, waar mensen zich veilig voelen en elkaar kunnen ontmoeten, waar dominante verkeersdeelnemers ontbreken. De term shared space roept inmiddels allerlei beelden op. In Haren wordt de term Shared Space vooral geassocieerd met de vormgeving van de Rijksweg, voor sommige onderdelen van de gemeentelijke ambtelijke organisatie wordt het geassocieerd met

tijdrovend overleg met burgers en zo heeft iedereen wel een eigen beeld bij het begrip Shared Space. Voor het vervolg van dit artikel is het goed het begrip nader aan te duiden.

Een gangbare manier om tegen het begrip aan te kijken is de volgende:

Shared Space als een manier van denken, een filosofie die uitgaat van een zodanige inrichting van de openbare ruimte dat de eigen verantwoordelijkheid van ruimtegebruikers voorop staat en de ruimte zodanig wordt ingericht dat die ruimte niet als een verkeersruimte wordt geïnterpreteerd (een ruimte om te passeren) maar als een verblijfsruimte (een ruimte om in te zijn). In zo'n ruimte is plaats voor iedereen, niemand domineert, de ruimtelijke inrichting en de ruimtelijke context wijst de weg en maken verkeersborden en verkeerslichten en andere corrigerende en sturende maatregelen welhaast overbodig. Burgers zijn zelf verantwoordelijk, op zichzelf aangewezen, de door de overheid geplaatste verboden en geboden/verkeersmaatregelen blijken geen rol meer te spelen.

Shared Space als een proces. De klassieke inrichting van openbare ruimtes kwam tot stand achter bureaus van lokale en regionale ambtenaren, vaak geadviseerd door stedenbouwkundige en verkeerskundige bureaus. De burger werd geconfronteerd met een door de lokale overheid gekozen inrichting en de burger kon slechts gissen naar de argumenten voor de gekozen inrichting. In het beste geval had er ergens tijdens de voorbereiding van de inrichtingen nog iets van een consultatie van inwoners plaatsgevonden. Shared Space ziet dat proces heel anders, juist omdat de openbare ruimte 'eigendom' is van haar gebruikers (wijkbewoners, de lokale bevolking) moeten toekomstige gebruikers actief betrokken worden bij de inrichting. Alleen maar consulteren of inspraak geven is niet voldoende, Shared Space biedt burgers de mogelijkheid - en de verantwoordelijkheid - zelf mee te praten, mee te denken en mee te tekenen.

Sommigen zien Shared Space uitsluitend als de som van een aantal stedenbouwkundige en verkeerskundige maatregelen. Zij beoordelen Shared Space aan de hand van het aantal verkeersborden, gebruik van de rijbaan, de gebruikte materialen etc

Het succes van Shared Space wordt naar onze mening voor een deel bepaald door de vraag of lokale besturen Shared Space willen zien in de brede context, of vooral als een proces van burgerparticipatie of uitsluitend als een set van verkeersmaatregelen, de meeste enge benadering.

De spelers

Het proces van een goede inbedding en verankering van het Shared Space concept in de lokale overheidsorganisaties en in de lokale samenleving wordt voor een belangrijk deel bepaald door de houding en de rol van een aantal spelers.

De politiek, daarmee bedoelen we het gemeentebestuur en de gemeenteraad. In hoeverre is er politieke draagvlak voor Shared Space. Vooralsnog lijkt er geen verband tussen de kleur van lokaal bestuur en de adoptie van het Shared Space concept maar het is niet ondenkbaar dat de feitelijke en de bureaucratische kosten van toepassing van Shared Space bepalend kunnen zijn voor politieke steun voor Shared Space. Politieke partijen zullen in elk geval luisteren naar de wil van de inwoners en voor een belangrijk deel steun voor Shared Space koppelen aan te behalen politiek winst.

De ambtelijke organisatie heeft grote invloed op de invoering van Shared Space, het is reëel te veronderstellen dat alleen een ambtelijke organisatie met voldoende enthousiasme voor Shared Space eerder geneigd is het bestuur positief te adviseren over Shared Space. In elke organisatie zullen we Shared Space gezinde ambtenaren aantreffen maar evenzoveel ambtenaren die Shared Space niet serieus nemen en de geneigd zijn te vervallen in traditionele gemakzuchtige ruimtelijke ontwerppatronen en traditionele processen van burgerparticipatie. Een openbare ruimte ontwerpen vanachter een bureau is voor een ambtelijke organisatie immers veel eenvoudiger dan in een complex en langdurig proces van burgerparticipatie. Een ambtelijke organisatie die de makkelijke route verkiest zal wegen vinden Shared Space processen te voorkomen.

Inwoners, wijkbewoners hebben de neiging emotioneel en primair te reageren op afwijkingen van klassiek patronen. De inrichting van de Rijksstraatweg is gepaard gegaan met emotionele discussie met bewoners over de voorgestelde veranderingen, de angst voor onveilige situaties heeft vooral bij veel oudere inwoners van Haren tot verzet geleid. En hoewel in Haren over het algemeen grote tevredenheid bestaat over de huidige inrichting van de Rijksstraatweg en het feit dat nauwelijks sprake is van toegenomen onveiligheid (integendeel, het aantal ongelukken is afgenomen) roept de naam Shared Space nog steeds reacties op. Bij gesprekken met bewoners van nieuwe wijken over toepassing van Shared Space komen we vervolgens dezelfde emoties tegen. De implementatie van Shared Space in nieuwe wijken is daardoor niet eenvoudig. De term Shared Space heeft in de afgelopen jaren dan ook een zekere beladenheid gekregen. Burgers hebben eth gevoel gekregen dat Shared Spaces een speeltje is van de overheid. Het zou goed zijn stil te staan bij de vraag of we in de toekomst het label Shared Space willen blijven hanteren en of het niet veel effectiever zou zijn doe los te laten en het met elkaar eens te worden over een set voorwaarden, processen en ontwerpafspraken die samen leiden tot een gewenste woon- en verblijfsomgeving.

Het vraagt een grote inzet van de ambtelijke organisatie, van projectontwikkelaars en stedenbouwkundigen om wijkbewoners goed voor te lichten over Shared Space en inmiddels ingesleten vooroordelen over Shared Space weg te nemen. Maar onbekendheid met het Shared Space concept treffen we niet alleen aan bij inwoners, ook projectontwikkelaars en stedenbouwkundigen hebben vaak nog onvoldoende kennis van Shared Space. Projectontwikkelaars die om welke reden dan ook klassieke ontwerpen en processen verkiezen boven Shared Space zullen in burgers goede medestanders vinden het Shared Space proces te frustreren. Ook in het overleg met bewoners en projectontwikkelaars is het nuttig Shared Space niet als een louter verkeerskundige oplossing te presenteren maar in een bredere context te plaatsen. De meerwaarde van Shared Space zit in de brede, langere termijn context.

De noodzaak van behoud van de Shared Space gedachte

Sommige gemeentes zijn jaren geleden al een traject ingegaan dat pas later het label Shared Space kreeg. Het proces om tot de herinrichting van de Rijksstraatweg in Haren te komen en het uiteindelijk resultaat was al in gang gezet voordat de term Shared Space werd geïntroduceerd. Opmerkelijk in dit project is dat het de inwoners van Haren zelf waren die met het voorstel kwamen te komen tot vermenging van verkeersdeelnemers. Tijdens het Shared Space congres in 2006 in Haren werd nog eens duidelijk dat het Shared Space concept onafhankelijk van elkaar in verschillende werelddelen tot bloei kwam. Blijkbaar is of was de tijd rijp voor Shared Space. Over de resultaten van de Europese Shared Space projecten bestaat weinig twijfel. De ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid van Shared Space gebieden zijn aanzienlijk verbeterd, het centrum van Haren heeft nu een kwaliteit die het vroeger niet had. Voor andere partnersteden geldt hetzelfde. Maar naast jubel worden er ook vraagtekens geplaatst bij het concept: de ambtelijke organisatie klaagt over lange complexe voorbereidingstrajecten met burgers, onzekerheid bij burgers en weggebruikers over de veiligheid, een sterke behoefte bij jongere en oudere weggebruikers aan de traditionele verkeersborden en verkeerstekens, vragen over verantwoordelijkheden en aansprakelijkheid in geval van ongelukken, kosten van inrichting en onderhoud van Shared Space gebieden. Het ontbreken van goede mechanisme kan er makkelijk toe leiden dat ondanks de mooie resultaten, de betrokken spelers vervallen in de bekende, als veilig ervaren klassieke ontwerp- en inrichtingspatronen. De lokale samenleving is niet gebaat bij een dergelijke ontwikkeling en we moeten daarom op zoek naar mechanismen om die terugkeer naar oude patronen te voorkomen.

Integratie als conserveringsmiddel?

We zien dat mechanisme vooral in 'integratie'. Integratie komt van het werkwoord integreren, het tot een geheel maken. Het is het tegenovergestelde van isolatie, afzonderen van de rest. Shared Space wordt op dit moment te veel geassocieerd met een aantal verkeerskundige maatregelen, met borden (of het ontbreken daarvan) en te weinig met de filosofie erachter. In veel ambtelijke organisaties is Shared Space dan ook ondergebracht bij een verkeerskundige afdeling, hetgeen nog eens bijdraagt aan de versterking van de gedachte dat Shared Space alleen maar gaat over verkeer.

Op zich is er niets fout met de positionering van de taak bij de afdeling verkeerskunde, mits dat niet leidt tot isolering van de taak binnen de overige activiteiten van de lokale overheid en mits het niet leidt tot een situatie dat andere organisatieonderdelen Shared Space niet meer als hun verantwoordelijkheid beschouwen.

Wij zijn van mening dat een betere integratie van Shared Space met het geheel van lokale taken en activiteiten, door het meer uit hert domein van verkeerskundigen te halen, betere garanties biedt voor levensvatbaarheid van het Shared Space concept. Inbedding en integratie kan op verschillende manieren plaatsvinden:

- Toedeling van specifieke taken op verschillende verticale ambtelijke niveaus leidt tot een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid. Nog te vaak zien we dat Shared Space zich beperkt tot afdelingsniveaus.
- Kijk naar Shared Space als een manier van denken en probeer als ambtelijke organisatie los te komen van de gedachte van Shared Space als een set van verkeerskundige en ruimtelijke maatregelen. Om dit te versterken is het wenselijk ook andere beleidsafdelingen te betrekken in Shared Space discussies en bij Shared Space projecten. In Haren is het Shared Space concept nadrukkelijk ingebracht bij de invoering van de WMO (Wet Maatschappelijke Ondersteuning, Law on social services), de wet die er voor moet zorgen dat door voldoende sociale verbanden en sociale ondersteuning iedereen zo lang mogelijk actief kan participeren in de samenleving. De kwaliteit van de openbare ruimte en de inrichting daarvan wordt gezien als een belangrijke voorwaarde voor de totstandkoming van sociale netwerken.
- Door verkeerskundigen en andere organisatieonderdelen tijdig te informeren over en tijdig te betrekken bij grote bouwprojecten en herstructureringsprogramma's wordt de ambtelijke betrokkenheid vergroot en kan in een vroeg stadium worden nagedacht over de meest wenselijke inrichting van de openbare ruimte.
- Shared Space is vooral ook een politiek verantwoordelijkheid. Als de lokale politiek het Shared Space onvoldoende steunt zal er onvoldoende legitimatie zijn voor continuering van het Shared Space concept. In de gemeente Haren heeft het gemeentebestuur in haar collegeprogramma opgenomen "Het Shared Space concept blijven we gebruiken als een instrument voor de uitvoering van nieuwe verkeersmaatregelen waar dat mogelijk is". Hoewel het college zich beperkt tot Shared Space als een louter verkeerskundig instrument is het opnemen van het concept een duidelijk politiek statement.
- Waar ligt de politieke eindverantwoordelijkheid, bij de wethouder van verkeer, bij de wethouder van ruimtelijke ordening, bij de wethouder die verantwoordelijke is voor communicatie, veiligheid? Juist omdat Shared Space verschillende dimensies heeft zal onderbrenging van Shared Space op bij een vakwethouder nooit een optimale situatie zijn.
- Wanneer Shared Space als een filosofie wordt benaderd zal blijken dat het concept ook op andere beleidsterreinen van toepassing kan zijn, denk aan taken op het gebied van wonen, welzijn en zorg. Bouwplannen voor nieuwe woonwijken moeten daarom niet alleen worden voorzien van een Shared Space paragraaf (waarin wordt aangegeven op welke wijze het Shared Space concept wordt toegepast), deze paragraaf moet Shared Space bovendien in verband brengen met de bijdrage die het levert aan de welzijn van toekomstige bewoners.
- Succes van elk Shared Space project is afhankelijk van het proces, het overleg met bewoners en daarom van de communicatie over project. De communicatieadviseur heeft vaak de mogelijkheid om vanuit zijn of haar positie in de organisatie en in het project verbanden te zien tussen de voorgestelde verkeerskundige en ruimtelijke maatregelen in relatie tot bewonerswensen en tot andere belangen (bv. van lokale ondernemers). De communicatieadviseur zou er op moeten letten dat in de communicatie naar burgers toe en in het gezamenlijk proces van burgerparticipatie niet alleen het begrip Shared Space volstrekt helder wordt gecommuniceerd maar hij zou ook in de gaten moeten houden dat

alle belangen voldoende mee worden gewogen. Een goed doordacht communicatietraject kan ertoe bijdragen dat Shared Space wordt geaccepteerd als een concept dat meer is dan alleen maar een set van verkeerskundige maatregelen.

Samenvatting en conclusies

We zijn dit artikel begonnen met de stelling dat een filosofische benadering van Shared Space een grotere kans op succes biedt dan Shared Space louter bezien als een set van verkeersmaatregelen. Vervolgens hebben we het begrip Shared Space beschreven vanuit een filosofisch, vanuit een procesmatige en tenslotte vanuit een verkeerskundige invalshoek en we hebben de belangrijkste spelers in het veld beschreven in relatie tot acceptatie van Shared Space als concept. We hebben vervolgens aangegeven dat een geïsoleerde inbedding van Shared Space in de ambtelijke en politieke organisatie het gevaar van discontinuïteit met zich meebrengt en dat juist een integrale benadering van Shared Space bijdraagt aan de levensvatbaarheid van het concept. Tenslotte hebben we aangegeven waar mogelijkheden liggen voor een meer integrale benadering. In onderstaande matrix

	Shared Space filosofie	Shared Space proces	Shared Space verkeersmaatregelen
Politiek	Vastleggen in collegeprogramma's als een manier van werken	Moet zich uitspreken voor vroegtijdige betrokkenheid burgers, open planproces	
Ambtelijke organisatie	Doorvertalen naar de ambtelijke organisatie en in werkprogramma's van alle afdelingen	Vastleggen van communicatieprotocollen, verantwoording afleggen over het gevoerd proces	Schrijf een hoofdstuk ShSp in het handboek inrichting openbare ruimte
Burgers	Zorg voor een goede communicatie naar burgers, organiseer voorlichtingsavonden over het concept ShSp	Zouden een ShSp platform moeten instellen voor continue discussie over lokale projecten	Betrek burgers bij te nemen maatregelen, informeer ze over effecten van maatregelen en over de beperkte mogelijkheden van verkeersmaatregelen

Bijlage 3

Interreg 4A: Shared Space Crossing The Border



Shared Space Crossing The Border (NL)

Written by Alex Hollemans

- General aim of the Project**
- herinrichting openbare (verkeers)ruimte, ook bij andere thema's als water en groen/recreatie
 - innovatieve ("Shared Space") aanpak bij opstellen plannen

Status

- Specific objectives**
- gezamenlijke aanpak herinrichting (verkeers)ruimte binnen kernen steden/dorpen
 - Shared Space filosofie: naast veiligheid ook aandacht voor ruimtelijke kwaliteit, recreatief medegebruik, samenwerking ondernemers/bevolking en anderen
 - Nieuw thema's/clusters: water, groenvoorzieningen, recreatie en toerisme, openbaar vervoer (incl. stationsgebieden)
 - Individuele (lokale/regionale) uitvoeringsplannen afgeleid van gezamenlijke plannen, enkele pilots op terreinen waar nog geen ervaring is opgedaan met Shared Space
 - Vervolg: uitvoeringsprojecten waarbij mogelijk opnieuw een beroep op EU fondsen (Doelstelling 2?) wordt gedaan

Expected results
(either quantifiable or tangible)

Ontwikkelingsplannen/herinrichtingsplannen t.a.v. openbare (verkeers) ruimte, water, groen en andere deelreinen met hiervan afgeleide uitvoeringsplannen, zowel gezamenlijk als per gemeente/regio; enkele pilots

Estimated total cost
(€, if known)

10 -15 M € (ca. € 200-300.000 per partner)

Estimated total ERDF sought
(€, if known)

4 -7 M €, daarnaast wordt tot 30% cofinanciering via het Min. EZ (en/of andere nationale ministeries) aangevraagd.

Possible fund program(s) and priority (ies)

INTERREG IVA NL-D, majeure projecten, thema duurzame regionale ontwikkeling. Follow-up (uitvoering: Doelstelling 2, plattelandsfonds (EU) e.a. nationale programma's. Mogelijk ook: IVA NL-B, IVA Maritiem (NL-B-UK-F)

Partners involved at this stage
(please indicate if they have experience of INTERREG funded Projects and which Projects)

Emmen, mogelijk buurgemeenten Groningen/Drenthe
Belangstelling: tot dusver bij ca. 15 grensgemeenten in de andere betrokken provincies (NO Friesland, Overijssel, Gelderland, N-Brabant (NO) en Noord/Midden Limburg. Duitsland: ca. 15 gemeenten in Niedersachsen en ca. 5 in Nordrhein-Westfalen.

Emmen was al (samen met o.a. Smallingerland, Haren/NL en Bohmte/D) partner in het INTERREG IIIB project Shared Space, waaruit dit project is voortgekomen).

Further partners requested
(country, activity sector, expertise etc.)

Nog ca. 10-15 gemeenten in NL grensgebied, en ca. 5-10 in Duitsland (m.n. Nordrhein-Westfalen). Een gemeente kan ook als model of initiatiefnemer voor een regio of Kreis meedoen, om het totaal aantal partners te verhogen en het "majeure" belang zeker te stellen.

Voorkeur voor gemeenten waar herinrichtingsplannen en/of plannen voor vernieuwing straten, riolering etc. bestaan en hiervoor ook geldmiddelen zijn gereserveerd.

How are the partners going to jointly benefit from this transnational cooperation project?

Gezamenlijke strategie voor herinrichten van de openbare ruimte, met duidelijk perspectief voor eigen plannen per gemeente of/regio. Gemeente moet een duidelijke vraag en/of ambitie op dit gebied hebben en bij voorkeur ook ervaring hebben op dit terrein of aanverwante zaken (bijv. PPP bij herinrichtingsplannen e.d.) en krijgt steun bij de verwezenlijking van deze plannen.

Organisation which will be leading the project
(Lead Partner)

Gemeente Emmen

Contact Lead Partner Wobbe Katoen, projectleider Emmen Revisited

Contact person [Wietse Hermanns](#)
Europa Werkstatt

Website www.europawerkstatt.eu
www.shared-space.org (voor lopende project)

Project period 2008/9-2011/2012

Additional information

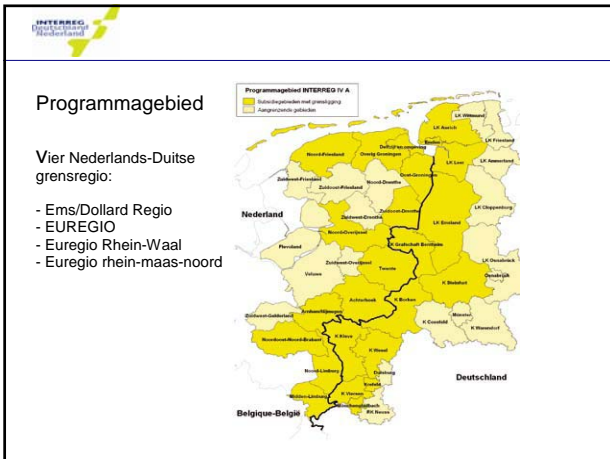
- Naast de inhoudelijke deelname zal mogelijk voor de projectontwikkeling een kleine bijdrage van elke deelnemer worden gevraagd. Een veelvoud van dit bedrag komt bij goedkeuring weer terug aan de partners via het project zelf en (later) via de evt. aanvullende bijdrage uitvoering
- Bij de deelname is het van belang dat de betrokken gemeente voor dit project en het vervolg (uitvoering) middelen en ambities heeft, ook politiek draagvlak!



De Europese Commissie start met INTERREG IVA een vierde subsidieperiode (2007-2013) voor grensoverschrijdende samenwerking.

Gebaseerd op de Efro-verordening 1083/2006 vormt het gemeenschappelijke operationele programma daarbij de grondslag voor de ontwikkeling van het Nederlands/Duitse grensgebied naar een geïntegreerde Europese grensregio.

03-12-2007: Goedkeuring van het Programma Territorial-cooperation

Basisgedachte van de EU

Interreg IVA

Versterking van de grensoverschrijdende samenwerking door gemeenschappelijke lokale en regionale initiatieven. Nationale en regionale strategieën zijn leidend voor het programma.

Dat betekent:
Duurzame regionale ontwikkeling, met name gericht op de Lissabon- en Göteborgdoelstellingen van de EU, beleidsstrategieën van de lidstaten en de regio's



Interreg IIIA diverse onderwerpen :

- Ruimtelijke ordening
- Mobiliteit
- Economie/Technologie
- Tourisme
- Milieu/Natuur
- Landbouw
- Sociale Netwerke
- Cultuur/Opleiding

Interreg IVA Focus op Lissabon en Göteborg

- Economie en Innovatie
- Duurzame regionale ontwikkeling
- Integratie en maatschappij

Prioriteiten und Aktionsgebiete des Programms
Zentral stehen in der Zukunft die Entwicklungen des gesamten Niederländisch-Deutschen Grenzgebietes

1) Wirtschaft, Technologie und Innovation	2) Nachhaltige regionale Entwicklung	3) Integration und Gesellschaft
a) Förderung des Technologie- und Wissens-Transfers zwischen Forschungseinrichtungen und der Wirtschaft	a) Förderung erneuerbarer Energien sowie der Entwicklung energiesparender Technologien	a) Förderung grenzübergreifenden Gesundheitswesens und Verbraucherschutzes
b) Förderung wirtschaftlicher Netzwerke sowie der grenzübergreifenden Zusammenarbeit von Unternehmen	b) Förderung grenzübergreifender Entwicklung infrastruktureller Angebote	b) Förderung grenzübergreifenden Arbeitsmarktes / Grenzpendler
c) Förderung der Qualifizierung zur Verbesserung des innovativen Potentials der Unternehmen	c) Förderung grenzübergreifenden Natur- und Landschaftsschutzes sowie des Umweltschutzes	c) Förderung der Integration insbesondere durch Bildung und Kultur
		d) Förderung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit im Aufgabengebiet der Inneren Sicherheit
4) Programmmanagement		

Ziel: Entwicklung des Programmgebietes zu einer integrierten Europäischen Grenzregion



Verdeling van de EU-middelen over de thema's

Tabel 14. Prioriteiten en actiegebieden van het programma

1) Economie, technologie en innovatie	2) Duurzame regionale ontwikkeling	3) Integratie en maatschappij
a) Bevordering van technologische en kennisoverdracht tussen onderzoeksinstellingen en het bedrijfsleven	a) Bevordering van hernieuwbare energieën en van de ontwikkeling van energiebesparende technologieën	a) Bevordering van grensoverschrijdende gezondheidszorg en consumentenbescherming
b) Bevordering van economische netwerken en van de grensoverschrijdende samenwerking van ondernemingen	b) Bevordering van de grensoverschrijdende ontwikkeling van infrastructureel aanbod	b) Bevordering van de grensoverschrijdende arbeidsmarkt/grensoverdrachts
c) Bevordering van de kwalificatie te verbetering van het innovatieve potentieel van het bedrijfsleven	c) Bevordering van de grensoverschrijdende natuur- en landschapbescherming en van de milieubescherming	c) Bevordering van de integratie, met name door onderwijs- en cultuur
		d) Bevordering van de grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van de interne veiligheid
4) Technische bijstand		

Bron: eigen productie

- 1) Economie, technologie en innovatie: 58%
- 2) Duurzame regionale ontwikkeling: 18%
- 3) Integratie en maatschappij: 18%
- 4) Technische bijstand: 6%



Subsidie-aandachtspunt Economie, Technologie, Innovatie

Doel

- N-NL onderzoekscluster
- Technologietransfer tussen kennisinstellingen en MKB

Doelgroepen

- Ondernemen
- Universiteiten, Hogescholen
- Technologie- en startercenter
- Ontwikkelingsmaatschappijen, Wirtschaftsförderer, Kamers



Subsidie-aandachtspunt Netwerke, MKB-steun

Doel

- Verbetering der Innovationsfähigkeit
- Grenzüberschreitende Clusterbildung

Doelgroep: Branches

- Mechatronics
- Gezondheid en Economie
- Informatie- en Communicatietechnologie
- Energie
- Agrobusiness, Food
- Tourisme



Subsidie-aandachtspunt kwalificatie

Doel

- Vakkennis van de medewerkers versterken

Doelgroep

- MKBs
- Aanbieder van kwalificeringsmaatregelen resp. kenniscentra
- Innovatie- en Startercenters



INTERREG-Projecten verschillen van andere subsidieprogramma's vooral door de grensoverschrijdend karakter.

In Nederlands-Duitse Projecten werkt men samen op vier niveaus:

- inhoudelijk
 - organisatorisch
 - personeel
 - financieel
- en communicatief en procesmatig



Project financiering

Europese Subsidie: 138 Mio EUR; max. 50% uit INTERREG 4A

Andere middelen: 155 Mio EUR; min. 50% nationaal, regionaal, publiek en privaat

EU-subsidie:

Max. 30 % nationale co-financiering door Min. EZ van NRW en Ministerie EZ (NL) en/of Provincies

Min. 20 % eigen bijdrage van de projectpartners of provincies (regionale financiering)

Subsidiabel: alle kosten na indiening van de aanvraag

Kosten worden voorgefinancierd;

In tegenstelling tot INTERREG III A kunnen privaatrechtelijke bedrijven makkelijker aan projecten deelnemen



Projectfinanciering in INTERREG IV A

- Max. 50 % EU-subsidie
- Max. 30 % nationale co-financiering door Min. EZ van NRW en Ministerie EZ (NL) en/of Provincies
- Min. 20 % eigen bijdrage van de projectpartners of provincies (regionale financiering)
- Subsidiabel: alle kosten na indiening van de aanvraag
- Kosten worden voorgefinancierd

In tegenstelling tot INTERREG III A kunnen privaatrechtelijke bedrijven makkelijker aan projecten deelnemen



Majeure projecten

35% van het programmabudget

Criteria:

- mp strekken zich in beginsel uit over een groot deel van het programmagebied.
- passende financiële betrokkenheid door het bedrijfsleven, met name ook van de aanvrager en de partners.
- de ruimtelijke omvang en de hoge kwaliteit van de majeure projecten komen ook in het kostenvolume tot uiting.
- mp worden in meerdere begrotingsjaren gerealiseerd en zijn gefaseerd en bewezen duurzaam.
- mp hebben een duidelijke inbreng en commitment van beide zijden.



Majeure projecten

Procedure: ca. 30 weken:

1. Projectidee of concept
 - Vraag: Majeur of niet?
 - Na overleg met interregpartners advies van MMP (7 provincies, BezR, RV; 3 ministeries 4 Euregios)
2. Aanvraag:
 - Cofinanciering regelen
 - technisch overleg over aanvraag met Interegpartners;
 - Juridische en financiële toetsing door Euregios en GIS
3. Besluitvorming in het Comité van Toezicht
(niet in de stuurgroepen INTERREG IV A)

EUROPA
WERKSTÄTT

Shared Space Crossing the Border

Neue Konzepte für nachhaltige Stadt- und Raumentwicklung

Wege zu einem (majeuren) Projekt im Rahmen des INTERREG IV A Programms an der Deutsch-Niederländischen Grenze

sheet 1 SHSPCIB IVA

EUROPA
WERKSTÄTT

1. Sachstand zum Projekt: Themen, Partner, Ideen, Einzelfragen
2. Sonstiges: allgemeine Fragen, Zeitplan, Hausaufgaben

sheet 2 SHSPCIB IVA

EUROPA
WERKSTÄTT

Sachstand: Projektansatz

Aufbauend auf die Erfahrungen des INTERREG IIIB Projektes (Nordseegebiet) Shared Space:

- ▀ Verbesserung der räumlichen Qualität in Innenstädten, Dörfern, ländlichen Raum,
- ▀ Förderung der Verkehrssicherheit,
- ▀ Gemeinsame Konzepte für Raumentwicklung auch in anderen themenbereichen (Wasser, Erholungsräumen, Wiederbelebung von Stadtvierteln usw.)
- ▀ Einige Pilots in Bereichen wo mit Shared Space bisher noch keine Erfahrungen gemacht wurden.

sheet 3 SHSPCIB IVA

EUROPA
WERKSTÄTT

Prioritäten/2

Priorität 2:
Stärkung einer nachhaltigen regionalen Entwicklung zur Verbesserung der Lebensqualität in der Grenzregion, auch als wesentliche Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum (nachhaltige Regionalentwicklung)

Spezielle Ziele:

- ▀ Förderung von erneuerbaren Energien und die Entwicklung energieeffizienter Technologien
- ▀ Förderung der grenzüberschreitender Entwicklung des infrastrukturellen Angebots (Verkehr, Versorgung, Kommunikation)
- ▀ Förderung des grenzüberschreitenden Natur-, Umwelt- und Landschaftsschutzes

sheet 4 SHSPCIB IVA

EUROPA
WERKSTÄTT

Aus der April Tagung

Hausaufgaben der (möglichen) Partnern

Partnerschaft:
Wie passt das Thema des Projekts innerhalb der lokalen/regionalen Themen im Bereich "räumliche Qualität"?

Grenzüberschreitender Ansatz:
Gibt es besondere Themen oder Einzelprojekte in der Gemeinde/Region die für andere Partnern interessant sein können?

Budget:
Sind Mittel für die Erstellung von Plänen und (später) für Nachfolgeprojekte vorhanden um die Beteiligung an das Projekt gerecht zu werden?

sheet 5 SHSPCIB IVA

EUROPA
WERKSTÄTT

Inhalt/Themen

Bei der Realisierung des Projekts geht es insbesondere um

- ▀ Ausarbeitung von lokalen und regionalen Plänen im genannten Themenbereich
- ▀ Bildung von regionalen und/oder thematischen "Cluster" der Partnern, insbesondere zu den abgestimmten Themenbereichen (Verkehr/ÖPNV, Neustrukturierung von Stadtvierteln/Innenstädten, Lebensqualität im ländlichen Raum, Wasser, Luftqualität, Grünanlagen/Erholungsflächen usw.)

Bei der Partnerschaft ist auch eine Möglichkeit um insbesondere regionale Pläne und Partnerschaften einzubauen: Kreise, Provinzen und oder Regionalverbände/Regios bekommen dann eine Vorreiterrolle bei der Ausarbeitung eines Konzeptes oder Teilprojektes.

sheet 6 SHSPCIB IVA

EUROPA
WERKSTATT

Themen

1. Neugestaltung des Verkehrsraums (ÖPNV, Luftqualität,...)
2. Neugestaltung älterer Stadtviertel, Ortskerne

Mittagspause

3. Grünanlagen und Erholung
4. Wasser
5. Sonstiges

sheet 7 SHSPCIB IVA

EUROPA
WERKSTATT

1. Neugestaltung des Verkehrsraums

Mögliche Themenbereiche:

- Traditionelles "Shared Space": Neugestaltung Verkehrswege, Plätze
- Bahnhofsgelände, ÖPNV-Flächen und -Erschliessung
- "Bauen mit Feinstaub": welche Verkehrsbelastung ist erlaubt und zumutbar bei Neubau/ Umgestaltung von Wohngebieten, usw.?
- alternative Erschliessung und Revitalisierung von Industrieflächen und Häfen, Wasseranbindung/ÖPNV usw.

sheet 8 SHSPCIB IVA

EUROPA
WERKSTATT

1. Neugestaltung des Verkehrsraums

Projektideen/Factsheets:

- Renkum, Benedendorpsweg (neue Beleuchtung "Naturnah"); Raadhuisplein (besondere Boden/Grundwasser Beschaffenheit)
- Salzbergen, u.a. Bahnhofsplatz, ÖPNV-Flächen und -Erschliessung
- Thuine, Neugestaltung Klosterstrasse
- Spelle: Neugestaltung Dorfstrassen, Plätze; "Zentrum" schaffen
- Neuharlingersiel: Neueinrichtung Landesstrasse 6; Einrichtung passend zum "Nordseeheilbad"
- Papenburg: Bahnhofsumgebung und Hafengebiet, ÖV Erschließung
- Bad Bentheim: Gildehauser Strasse (Neugestaltung, Abstimmung auf Kurbetrieb und Abstimmung mit Oldenzaal/NL); Dorferneuerungsplan Gildehaus (auch Thema 2?)

sheet 9 SHSPCIB IVA

EUROPA
WERKSTATT

1. Neugestaltung des Verkehrsraums

Weitere Projektideen/Factsheets:

- Zevenaar: unterirdisches Parkhaus Masiusplein, wieder sichtbar
- Machen historischer Bauten
- Emsbüren: Neugestaltung Ludgerstrasse
- Haselünne: Bahnhofstrasse/Ladestrasse (u.a. ÖPNV)
- De Wolden: Verkehrsentwicklungsplan einer ländlichen Gemeinde

Auch (Schwerpunkt?) Thema 2:

- *Freren: Gesamtkonzept Stadtentwicklung*
- *Haren: Meerweg/Raadhuisplein*
- *Bohnte: Thilingstraße*
- *Zevenaar: Umgebung Schaapsdrift*

sheet 10 SHSPCIB IVA

EUROPA
WERKSTATT

2. Neugestaltung älterer (Stadt)Viertel

Grossflächige Umgestaltung von Ortskernen, Stadtteilen einschl. Verkehrsflächen und andere öffentliche Gebiete

Mögliche Themenbereiche:

- Neue Konzepte für öffentliche Flächen und bessere Einbindung von (neue) Funktionen und Einrichtungen (Integration)
- Welche Einrichtungen wo? Bessere Abstimmung auf Zielgruppen
- Gemeinsame Ansätze für Renovierungskonzepte von Wohn- und Geschäftsgebieten
- Integrierte Konzepte: auch Verkehr/ÖPNV, Grünflächen/Erholung Wasser usw.

sheet 11 SHSPCIB IVA

EUROPA
WERKSTATT

2. Neugestaltung älterer (Stadt)Viertel

Projektideen/Factsheets:

- Freren, Gesamtkonzept Stadtentwicklung, neue Funktionen und öffentlichen Einrichtungen, Bürgerbeteiligung (teils Thema 1?)
- Lingen, Neuentwicklung Zentrum Laxten (teils Thema 1?)
- Bohnte, Thilingstrasse; Eingangsbereich Schule
- Hardenberg, Zentrumplan Dedemsvaart (teils Thema 1 und 3, 4?)
- Zevenaar: umgebung Schaapsdrift, Neugestaltung Eingangsbereich und öffentliche Räume in Stadtteil aus 60er/70er Jahren
- Emmen: "Der öffentliche Raum von und mit den Bewohnern gestalten lassen" (auch Thema 3, 5?; integriert?)
- Achtkarspelen; Centrumplan Buitenpost (auch Thema 1?)

sheet 12 SHSPCIB IVA

EUROPA WERKSTÄTT **2. Neugestaltung älterer (Stadt)Viertel**

Weitere Projektideen/Factsheets:

Auch (Schwerpunkt?) Thema 1:

- Thuine: Klosterstrasse
- Haren: Raadhuisplein

sheet 13 SHSPCIB IVA

EUROPA WERKSTÄTT **3. Grünflächen und Erholung**

Grünflächen, Erholungsgebiete und Außenbereiche der Städte und Dörfer, einschl. Erschließung

Mögliche Themenbereiche:

- Naturnahe Stadtparks, Erholungsräume und Randzonen
- (Mit)Benützung von Erholungsgebieten durch spezielle Zielgruppen (Einwanderer, ältere/jüngere Mitbürger, sonstige Gruppen); dadurch beitragen zur besseren Beteiligung (Integration)
- Neue Konzepte für Verwaltung und Erhaltung dieser Gebiete (Bürgerbeteiligung/Initiative, Beiträge/Leistungen der Privatwirtschaft)
- Bessere Eingliederung und Verbindung mit bebauten (Wohn-) Flächen

sheet 14 SHSPCIB IVA

EUROPA WERKSTÄTT **3. Grünflächen und Erholung**

Projektideen/Factsheets:

- Hardenberg, Vechtpark, Verbindungszone + Erholung + Veranstaltung + naturnahe Uferzone; Teile vom Projekt Dedemsvaart (Promenade)
- Lingen, Uferpark Dortmund-Emskanal als Verbindung Zentrum mit Stadtteil Reuschberge (teils Thema 4?)
- Jemgum, Radwegenetz, Freizeiteinrichtungen und Erhaltung des kulturellen Erbes (Fischkutter, Mühlen) (teils Thema 1 und 3, 4?)
- Emsbüren: Anlage eines Bürgerparks als Verbindung 2er Ortsteile
- Streekraad Oost Groningen: "Terra Mater", neue Konzepte für Nutzung von unterirdischen Salzkuppeln (Erholung, usw.)
- Haselünne: "Holt", Schaffung/Erweiterung eines Parks/Biotops am Stadtrand

sheet 15 SHSPCIB IVA

EUROPA WERKSTÄTT **3. Grünflächen und Erholung**

Weitere Projektideen/Factsheets:

Auch (Schwerpunkt?) andere Themen:

- Meppen: Gewässerlandschaft Meppen (Thema 4)
- Haren: Meerweg/Paterswoldse Meer, Zugang/Anblick (Thema 1?)

sheet 16 SHSPCIB IVA

EUROPA WERKSTÄTT **4. Wasser**

Umfasst alle Wasser Aspekte: Qualität/Quantität, Transport, Verwaltung, Landschaftsgestaltung, Renaturierung usw.

Mögliche Themenbereiche:

- "Klima-Proof" machen der Gewässer
- Wasser in und um die Stadt/Stadtteil (Dorf) nützen: für Erholungszwecke, "funktional", räumlich/qualitativ
- Natürliches Wasser: wieder sichtbar machen und/oder Renaturierung von Gewässer
- Trennen der Wasserströme: Abtrennen der Abwasser bzw. Regenabflüsse

sheet 17 SHSPCIB IVA

EUROPA WERKSTÄTT **4. Wasser**

Projektideen/Factsheets:

- Meppen: Gewässerlandschaft Meppen
- Heerlen: Wieder sichtbar machen und landschaftlich einbetten von Bachläufen, innovative Planung der Wasserläufe/Gebiete (Stromg.)
- Renkum, Duisburg, Nijmegen u.A.: gemeinsames Projekt?

Auch andere Themen:

- Lingen, Uferpark Dortmund-Emskanal (Thema 3)
- Hardenberg: Vechtpark (Thema 3)

sheet 18 SHSPCIB IVA

EUROPA WERKSTATT 5. Sonstige

Mögliche Themenbereiche, Ideen:

- Integrative Konzepte mit mehreren Themen aus 1-4
- Hardenberg: fachlich orientierter Sprachkurs D-NL für Mitarbeiter (bereits vorgesehen, auszuweiten auf "Shared Space")
- "Shared Space" an der Grenze (Grenzübergänge, ehemalige Zollflächen, innerörtlicher Grenzverlauf)
- Auswahl von wünschenswerten "Shared Space" Projekten durch Bürger, Unternehmen usw.

sheet 19 SHSPCIB IVA

EUROPA WERKSTATT 5. Sonstige

Dinxperlo, Heelweg Overdinkel Baarle-Nassau



Bürgerbeteiligung bei Verkehrssicherheit (Zevenaar, Rheden)

onveilige verkeerssituatie? zet het op dekaart.nu

sheet 20 SHSPCIB IVA

EUROPA WERKSTATT Allgemeine Fragen: übergeordnete Ziele

Ziel:

Das INTERREG IVA Programm Deutschland-Niederlande zielt auf die Stärkung der Regionalentwicklung im gesamten Grenzraum, unter Einbeziehung aller bedeutenden Faktoren, wie Wirtschaft, Ökologie, und Soziales, sowie unter Berücksichtigung der spezifischen Merkmale des Fördergebiets (Grenzraum), der Zielsetzungen der Europäischen Union (insbesondere Lissabon, Göteborg), der nationalen Zielsetzungen und der Erfahrungen aus den vergangenen Förderperioden.

sheet 21 SHSPCIB IVA

EUROPA WERKSTATT Grenzüberschreitende Wirkung

INTERREG IVA fördert die **grenzüberschreitende** Entwicklung und Zusammenarbeit auf Programm- und Projektebene zwischen Behörden, Wirtschaft, Institutionen, und Private (Interessensverbände), Insbesondere das Zustandekommen von gemeinsamen Strategien und Massnahmen.

sheet 22 SHSPCIB IVA

EUROPA WERKSTATT Grenzüberschreitende Wirkung / 2

Ein grenzüberschreitendes Projekt zeichnet sich insbesondere aus durch Zusammenarbeit und gemeinsame Trägerschaft in 4 Bereichen:

1. Sowohl **inhaltlich**
2. als **organisatorisch**
3. **personell**
4. und **finanziell**

sheet 23 SHSPCIB IVA

EUROPA WERKSTATT Grenzüberschreitende Wirkung / 3

Dies bedeutet u.A.

- Das Thema muss ein tatsächlich grenzüberschreitendes Thema beiderseits der Grenze in ähnlicher Weise ansprechen (inhaltlich)
- Beiderseits der Grenze sind Organisationen in etwa mit ähnlicher Intensität (Einsatz von Mitteln Personal, usw – organisatorisch und personell),
- Auch die finanzielle Beteiligung beiderseits der Grenze ist ausgeglichen (finanziell).

sheet 24 SHSPCIB IVA

Grenzüberschreitende Wirkung bedeutet auch:

- Nachhaltige Wirkung, das Projekt beinhaltet entweder ein Ansatz oder eine Investition die auch nach Abschluss der Projekts wirksam oder erhalten bleibt und/oder zu Nachfolgeprojekte führt.
- Die Wirkung geht über lokale Einzelmassnahmen hinaus;
- Die Zusammenarbeit führt zu einen Mehrwert der über die der Einzelmassnahmen hinaus geht.

Ein majeures Projekt hat über die zuvor genannte grenzüberschreitende Wirkung hinaus:

- eine Bedeutung für ein Grossteil des Fördergebiets
- die Wirtschaft (und Wissensinstitutionen) nimmt eine der (gesellschaftlichen) Bedeutung entsprechendes Anteil an das Projekt
- Der Projektumfang (finanzieller Rahmen) entspricht der Grösse/ Fläche und Qualität die bei ein solches Projekt vorgegeben ist.

Besonders bei majeuren Projekten soll die Partnerschaft nicht nur grenzüberschreitend aber auch horizontal und vertikal möglichst ausgeglichen sein, z.B.:

- ➔ beiderseits der Grenze sowohl (eine vergleichbare Anzahl von) lokalen und regionalen Gebietskörperschaften betreffen,
- ➔ auch die wirtschaftliche Beteiligung soll möglichst ausgeglichen sein
- ➔ Begleitung durch Wissensinstitutionen (Uni, FH, usw.) beiderseits der Grenze
- ➔ mindestens 20 Partnern sowohl auf Deutscher als auf niederländischer Seite

Hausaufgaben der Partnern

Partnerschaft:

Kann die Nachbargemeinde und/oder Kreis, Region/Provinz in das Projekt involviert werden? Was bedeutet das für das vorgesehene lokale/regionale Projekt (anderes Projekt, Priorisierung usw.)

(Weitere) Priorisierung über den Grenzüberschreitenden Ansatz:

Gibt es besondere Themen oder (weitere) Einzelprojekte in der Gemeinde/Region die für andere Partnern interessant sein können?

Budget:

Sind Mittel für die Erstellung von Plänen und (später) für Nachfolgeprojekte vorhanden um die Beteiligung an das Projekt gerecht zu werden? Können die Mittel für Ausarbeitung kurzfristig geleistet werden?

Frage(n) zum Budget

Wofür Mittel Einsetzen:

Konzepte und Planungen auf lokaler oder regionaler Ebene, die einen Mehrwert (und deshalb entsprechende Mehrkosten) wegen (Umsetzung der) Shared Space Ziele aufweisen. Darüber hinaus kann eine Pilotmaßnahme (investition) realisiert ist, wenn diese für alle Partner einen Mehrwert hat (1-2 Pilots/Thema).

Größenordnung des Projekts insgesamt

Hängt vom Inhalt ab! Ein Majeures Projekt kann auch kleiner als 5M€ ausfallen (aber auch mehr als 10M€)

Eigenmittel:

EU: bis zu 50%, National (zusätzlich) möglich, aber nie mehr als 30% Rest: regionale bzw. Eigenmittel. Umgekehrt, wenn eine Maßnahme bereits budgetiert ist können diese Eigenmittel zumindest Teilweise in das Gesamtprojekt als Kofinanzierung einfließen...

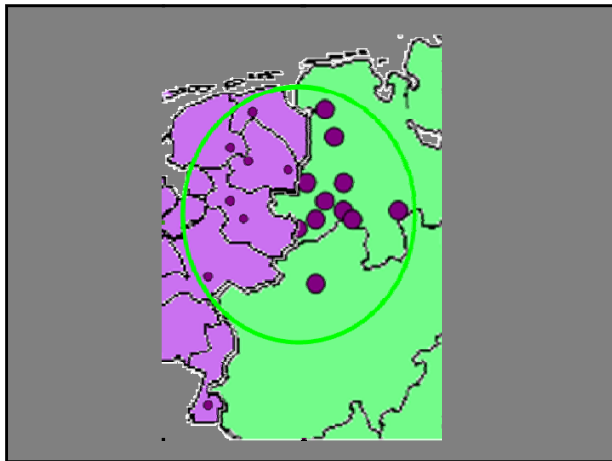
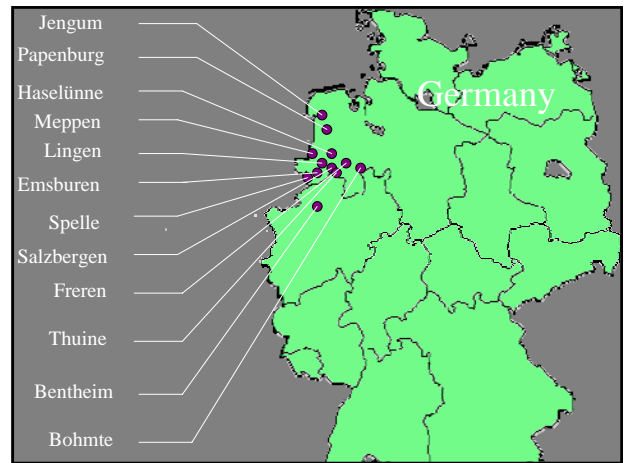
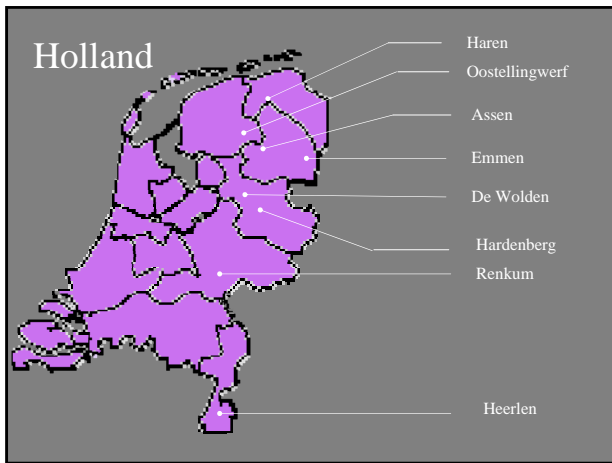
26. Juni:	Partnermeeting
Juli/August:	Festlegung der vorhanden Partnerschaft
August/September:	Finden zusätzlicher Partner
September/Oktober:	Erster Konzept erstellt, Abstimmung in weitere Partnermeetings, mit Euregios, Ministerien u.a.
Oktober/November:	2. Konzept Antrag liegt vor, Abrundung Abstimmung des (2.) Konzepts mit den Partnern
Dezember 2008	Endkonzept, Antragstellung
Anfang 2009	Formelle Einreichung, Beurteilung des Projekts
Ab Frühjahr 2009	Möglicher Projektanfang?

alex.hollemans@europawerkstatt.eu

0(031) 20 785 3150

info@hermannsconsultancy.com

0(031) 26 379 3872



www.grontmij.com

