



nl



Europese Unie  
Regionaal beleid

# inforegio

| Nr. 14 | september 2004 |

**Panorama**



## Het Cohesiefonds

**Steun in de rug voor Europese solidariteit**

# Inhoud

## Het Cohesiefonds *Steun in de rug voor Europese solidariteit*

### Het Cohesiefonds in beweging

Het Cohesiefonds is in zekere zin familie van de structuurfondsen, maar meer een volle neef dan echt een lid van het gezin. Sinds 1994 heeft het zijn eigen specifieke werkwijzen en doelstellingen, en werkt het nauw samen met het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling.

Na tien jaar staat het Cohesiefonds momenteel aan het begin van een nieuwe fase in zijn bestaan, nu op 1 mei 2004 tien nieuwe begunstigde landen zijn toegetreden tot de EU.

### Uit de praktijk: Polen

### Vier jaar ISPA: van pretoetreding tot cohesie

Het pretoetredingsinstrument voor structuurbeleid (ISPA) en het Cohesiefonds zijn gebaseerd op hetzelfde concept en hebben veel gemeen. Sinds het in 2000 werd ingesteld, is het ISPA medefinancier geweest van meer dan 300 grote infrastructurele projecten op het gebied van vervoer en milieu in de kandidaat-lidstaten in Midden- en Oost-Europa.

### Het ISPA in actie: Hongarije, Slovenië, Bulgarije, Roemenië

### Galicië (Spanje): het afval in de tang

Om te voldoen aan de Europese milieunormen en zijn economie duurzaam te ontwikkelen na een aantal milieurampen, heeft Galicië een uitgebreid programma opgezet voor het beheer van afvalwater en vast afval. Het Cohesiefonds financiert een groot deel van de noodzakelijke investeringen.

### Uit de praktijk: Ierland, Portugal

### Het Cohesiefonds in actie: Griekenland, Ierland, Portugal, Spanje

03



08



09



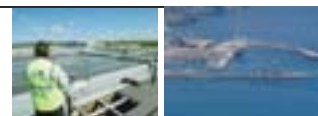
13



14



17-18



19

Foto's (bladzijden): Europese Commissie (1, 5, 9, 11, 12), Sogama (3, 7), Aguas do Zêzere SA (5, 19), Eyde-Pathe (6, 19), Ayuntamiento de La Coruña (7, 14, 16), Poland's National Fund for Environmental Protection and Water Management (8), CCCMM (15), Limerick Main Drainage (17), Portos da Madeira (18), projectverantwoordelijken (13, 19).

Omslag: de brug over de Boyne in Drogheda (Ierland), medegefinancierd door het Cohesiefonds.

Eindredactie: Thierry Daman, EG, DG Regionaal beleid

Dit magazine is in het Engels en het Frans gedrukt op kringlooppapier.

Het thematisch dossier is in 19 talen van de Europese Unie beschikbaar op de website [http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm)

Aan de inhoud van deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend.



## Het Cohesiefonds in beweging

Door John Walsh <sup>(1)</sup>

*Aankomst van een afvaltrein bij het milieucomplex van Cerceda (Spanje), medegefinancierd door het Cohesiefonds*



**Het Cohesiefonds is in zekere zin familie van de structuurfondsen, maar meer een volle neef dan echt een lid van het gezin. Sinds 1994 heeft het zijn eigen specifieke doelstellingen en werkwijzen, en werkt het nauw samen met het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling. Na tien jaar staat het Cohesiefonds momenteel aan het begin van een nieuwe fase in zijn bestaan, nu op 1 mei 2004 tien nieuwe begunstigde landen zijn toegetreden tot de EU. Voor de programmeringsperiode 2007-2013 wil de Commissie bovendien de uitvoeringsvoorschriften veranderen om ze beter aan te laten sluiten bij de algemene programmeringsvoorschriften. Het fonds zou daarbij echter wel zijn eigen karakter behouden. Zo lijkt het erop dat het Cohesiefonds door zijn naaste familie zal worden geadopteerd om volledig in het gezin te worden opgenomen.**

Het Cohesiefonds is voortgekomen uit een interessante paradox. Om de gemeenschappelijke markt namelijk goed te laten werken, moeten de minst welvarende landen grote investeringen doen om beter te kunnen groeien. Dat betekent dat zij aanzienlijk meer moeten investeren in de ontwikkeling, verbetering en modernisering van de infrastructuur. Wanneer zij echter ook deel willen uitmaken van de eurozone, moeten deze landen hun begrotingstekorten verkleinen en hun overheidsschuld in de hand houden. Een stringent beheer van de overheidsfinanciën is dus nodig, maar tegelijkertijd moet er meer worden geïnvesteerd.

Een oplossing voor dit dilemma werd gevonden in het Verdrag van Maastricht. Hierin werd besloten tot de oprichting van een nieuw fonds dat financiële ondersteuning moest gaan bieden aan de minst welvarende lidstaten. Dit werd het Cohesiefonds.

Dankzij dit fonds konden de vier landen die er als eerste gebruik van maakten (Spanje, Portugal, Ierland en Griekenland) een flinke stap zetten in de richting van de convergentiecriteria van de Economische en Monetaire Unie, maar tegelijkertijd ook blijven investeren in hun infrastructuur.

<sup>(1)</sup> Administrateur, directoraat-generaal Regionaal beleid van de Europese Commissie.

In dit artikel ga ik nader in op de ontwikkeling van de uitvoeringsvoorschriften van het Cohesiefonds. Deze regels zijn in de afgelopen tien jaar nagenoeg onveranderd gebleven. Ze zijn wel op basis van de ervaringen uit de periode 1994-1999 door de Raad in 1999 al op een aantal punten verbeterd. In de loop der tijd heeft ook de Commissie haar beleid en methoden voor het beheer van projecten verder uitgewerkt. De uitvoeringsvoorschriften die nu gelden worden toegepast op activiteiten in de 10 nieuwe lidstaten gedurende de periode 2004-2006. Tevens gelden zij voor projecten die al ondersteuning genoten in het kader van het pretoetredingsinstrument voor structuurbeleid (ISPA) <sup>(2)</sup>. Voor de volgende programmeringsperiode zal de uitvoering van het Cohesiefonds echter ingrijpend veranderen.

## Het specifieke karakter van het Cohesiefonds: 1994

Het Cohesiefonds stond wat minder in de belangstelling van onderzoekers of van het grote publiek dan zijn neef, het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO). Deze relatief bescheiden positie kan worden toegeschreven aan het feit dat slechts vier van de vijftien lidstaten gebruikmaakten van de steun van het fonds, maar ook aan specifieke verschillen in doelstellingen en uitvoering.

Het Cohesiefonds werd op 16 april 1994 opgericht bij een verordening van de Raad <sup>(3)</sup>. Vanaf zijn oprichting verschilt het op een aantal specifieke punten van het stelsel van de structuurfondsen.

- > Het Cohesiefonds kan projecten in de begunstigde lidstaten ondersteunen zonder daarbij in die landen onderscheid te maken tussen regio's.
- > Financiering door het fonds is gebonden aan macro-economische voorwaarden. Dat betekent met name dat de lidstaten hun overheidstekort niet boven een bepaalde drempel mogen laten stijgen. Daarmee voldoen ze aan één van de voorwaarden voor deelname aan de eurozone. Omdat het de bedoeling is van het fonds om een aantal uitgaven uit de nationale begroting over te nemen is de toetsing van de additionaliteit van de structuurfondsen hier niet op toegepast.
- > De steun wordt gericht op de verwezenlijking van de doelstellingen van het actieprogramma voor het milieu en op de trans-Europese vervoersnetwerken.
- > De verdeling van de financiering over de voor subsidie in aanmerking komende sectoren milieu en vervoer moet een zeker evenwicht vertonen. De Commissie gaat uit van een 50/50 verdeling van de steun over beide sectoren.
- > Door de lidstaten aangevraagde financieringen worden door de Commissie op projectbasis toegekend, en in het algemeen moeten de subsidiabele kosten van een project ten minste 10 miljoen euro bedragen.

## Ontwikkeling van de uitvoeringsvoorschriften

De gewijzigde verordening van 1999 <sup>(4)</sup> legt de nadruk op de noodzaak van een meer strategische benadering en op de samenhang van de projecten met een algemene milieu- en vervoersstrategie, uitgewerkt op het gepaste sector- of bestuurlijk niveau. Volgens de Commissie moet deze strategie worden uitgewerkt en geformaliseerd in een of meer documenten die gaan dienen als „referentiekader” voor het werk van het fonds in elke begunstigde lidstaat. Naast andere aspecten van de werkwijze is deze bepaling opgenomen in het in 2000 verschenen „Vademecum van het Cohesiefonds” <sup>(5)</sup>, evenals:

- > de richtsnoeren van de Commissie voor de prioriteiten van het Cohesiefonds in de sectoren milieu en vervoer;
- > maatregelen om beter rekening te houden met private financieringsbronnen;
- > bevordering van de invoering van publiek-private samenwerkingsverbanden die het hefboomeffect van de communautaire steunverlening kunnen vergroten en het aantal gefinancierde infrastructuurvoorzieningen kunnen vergroten;
- > een aantal maatregelen om het beheer van het fonds te rationaliseren, waaronder een nieuw formulier voor het aanvragen van steun.

Sinds de goedkeuring van de wijzigingen in 1999 heeft de uitvoering van het fonds nog andere ontwikkelingen gekend. Zij hebben betrekking op de verbetering van de regelgeving voor het beheer van projecten en de verduidelijking van het beleid van de Commissie op het gebied van beoordeling en het beheer van projecten.

Zo hielden de verordeningen van de Commissie in de periode 2000-2004 wijzigingen in op de volgende gebieden:

- > financieel beheer en controle en de procedure voor financiële correcties (2002);
- > de voorwaarden om voor steun in aanmerking te komen werden beter afgestemd op de voorwaarden die voor de structuurfondsen gelden (2003);
- > de voorschriften op het gebied van voorlichting en communicatie werden vereenvoudigd (2004).

Deze regelgeving vereenvoudigt de financieringsbesluiten voor elk project en zorgt ervoor dat de uitvoering van het Cohesiefonds gelijk wordt getrokken met die van de structuurfondsen.

Ook het beleid en de werkwijzen van de Commissie voor de evaluatie van grote projecten in het kader van de structuurfondsen en het Cohesiefonds werden verder aangescherpt. Dit gebeurde in 2002 met de verschijning van een nieuwe uitgave van de „Guide de l'analyse coûts-avantages des projets d'investissement” (Gids voor kosten-/batenanalyses van investeringsprojecten) <sup>(6)</sup>.

<sup>(2)</sup> Zie het volgende artikel.

<sup>(3)</sup> PB L 130, 25.5.1994, blz. 1.

<sup>(4)</sup> [http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/sources/docoffic/official/reglem\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/reglem_en.htm)

<sup>(5)</sup> Uitgegeven in het Frans, Engels, Grieks, Portugees en Spaans, [http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/sources/docoffic/working/sf2000\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/working/sf2000_en.htm)

<sup>(6)</sup> [http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/sources/docgener/guides/cost/guide02\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide02_en.pdf)



## Voorlichting over het Cohesiefonds: nieuwe verordening

Net als bij de structuurfondsen het geval is, moet ook over door het Cohesiefonds gefinancierde projecten voorlichting worden gegeven en moeten zij in de publiciteit worden gebracht. In dit opzicht betekent de nieuwe verordening van 2004 een aanzienlijke vereenvoudiging van de maatregelen van Beschikking nr. 455/96/EG die in het verleden van kracht waren.

In de nieuwe Verordening (EG) nr. 621/2004 worden allereerst de twee belangrijkste boodschappen omschreven waarop de communicatie over het Cohesiefonds moet zijn gebaseerd, namelijk:

- > het door het fonds gesteunde project draagt bij tot de vermindering van de sociale en economische ongelijkheid tussen de burgers van de Europese Unie;
- > de uitvoering van het project is mogelijk dankzij een financiële bijdrage van het Cohesiefonds.

De eerste boodschap benadrukt het doel van de Europese tussenkomst, namelijk de bevordering van gelijke kansen onder haar burgers. Tevens geeft deze aan wat de concrete effecten van het project zullen zijn. Het woord „burger” wordt overigens niet alleen voor de vorm gebruikt. Als uiteindelijke ontvanger van de boodschap moet de burger zich betrokken voelen.

De boodschappen hoeven niet op dezelfde wijze als in de verordening te worden geformuleerd. Daarom is het niet ongeoorloofd om eenvoudige en pakkende bewoordingen te gebruiken. Beide boodschappen worden nog versterkt door het gebruik van de vlag van de Unie. Voor wat betreft de te gebruiken communicatie-instrumenten en -acties bevat de verordening alleen voorschriften over de contacten met de media en het plaatsen van informatieborden en gedenkplaten.

Aan het eind van de periode 1993-1999 werd net als bij de structuurfondsen vastgesteld dat van de door het Cohesiefonds gereserveerde gelden een groot deel niet was uitgegeven. Eind 2000 ging het daarbij om bijna 120 % van de begroting van het fonds voor 1999.

Om iets te doen aan dit probleem van ongebruikte financieringen heeft de Commissie met alle lidstaten actief overleg gevoerd om de afsluiting te versnellen. Om de kwaliteit van projecten te verhogen en de uitvoering en afrekening te versnellen, heeft de Commissie daarnaast in 2002 ook het initiatief genomen om de begunstigde lidstaten op de hoogte te brengen van de goedkeuring van een maatregel. Deze houdt in dat in de subsidiebeschikking kan worden bepaald dat eventuele wijzigingen slechts in beperkte mate zijn toegestaan <sup>(7)</sup>. Eind 2003 was het nog niet uitgegeven bedrag gedaald tot 40 % van de begroting van 1999.

## De uitdagingen van de toekomst

Het Cohesiefonds begon met vier begunstigde landen met een bruto nationaal inkomen (BNI) per inwoner van minder dan 90 % van het gemiddelde in de Gemeenschap. Toen in 2003 werd gekeken welke landen in aanmerking kwamen <sup>(8)</sup> bleek dat de „lichting 1993” een eerste afvaller kende. Ierland kende in de periode 2000-2002 een gemiddeld BBP van 101 % van het gemiddelde in de Unie met 15 lidstaten. Het land had hiermee de drempel voor steun overschreden en zo verviel voor Ierland vanaf 2004 het recht op medefinanciering. Deze vermindering van het aantal subsidiabele landen werd echter al snel gecompenseerd door de uitbreiding van deze groep met de tien nieuwe lidstaten die op 1 mei 2004 tot de Unie toetraden.

Nu meer dan de helft van de 25 lidstaten van de Unie rechtstreeks onder de activiteiten van het Cohesiefonds valt, neemt het relatieve belang van dat fonds aanzienlijk toe. Sterker nog: een vergroot deel van de financiering waarop elk van de nieuwe lidstaten een beroep kan doen, wordt door dit fonds aangeboden. Ter vergelijking: Ierland ontving in de periode 1994-1999 in totaal 7 840 miljoen euro, waarvan 1 490 miljoen (huidig prijspeil) in het kader van het Cohesiefonds (19 %). Voor de nieuwe lidstaten draagt het fonds gemiddeld 35 % bij.



Portugal: bouw van een zuiveringsstation met steun uit het Cohesiefonds

<sup>(7)</sup> [http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/sources/docoffic/official/orient\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/orient_en.htm)

<sup>(8)</sup> Mededeling van de Commissie C(2004) 191 van 24 maart 2004.



## Relatief aandeel van het fonds in de nieuwe lidstaten voor de periode 2004-2006

Miljoen euro	Totaal middelen	Cohesiefonds	Aandeel
Tsjechische Republiek	2 621,2	936,1	36 %
Estland	695,1	309,0	44 %
Cyprus	113,4	53,9	48 %
Letland	1 164,3	515,4	44 %
Litouwen	1 537,7	608,2	40 %
Hongarije	3 207,4	1 112,7	35 %
Malta	88,7	21,9	25 %
Polen	12 809,7	4 178,6	33 %
Slovenië	456,3	188,7	41 %
Slowakije	1 757,4	570,5	32 %
<b>TOTAAL</b>	<b>24 451,2</b>	<b>8 495,0</b>	<b>35 %</b>

Daarnaast vormt de uitvoering van het Cohesiefonds, met een jaarlijks budget dat bijna drie keer zo hoog is als voorheen het budget van het ISPA, een belangrijke uitbreiding van de omvang van de activiteiten in de nieuwe lidstaten. De ervaring van zowel de Commissie als de door het ISPA gesteunde landen leert echter dat de uitvoering van voldoende hoogwaardige projecten een grote uitdaging vormt voor de nationale overheden en de Europese Commissie. Daarom heeft de Commissie in 2004 voorgesteld om opnieuw in gesprek te gaan en de begunstigde landen te stimuleren om te zorgen voor meer mogelijkheden voor beheer en gebruik van de beschikbare fondsen van de Gemeenschap. De begunstigde lidstaten zullen zelf de te nemen maatregelen uitwerken. Daarbij moeten ze rekening houden met hun eigen specifieke situatie en allereerst het accent leggen op de identificatie, selectie, voorbereiding en evaluatie van projecten.



Het Cohesiefonds ondersteunt het vervoer: een gedeelte van de autosnelweg Patras-Athene-Thessaloniki (Griekenland)

## Ontwikkelingen op langere termijn: 2007-2013

Vanuit operationeel oogpunt werd in het derde verslag over de cohesie <sup>(9)</sup> al gestreefd naar een betere integratie van het Cohesiefonds en de structuurfondsen. Voor de uitvoering van de structuurfondsen en het Cohesiefonds in de programmeringsperiode 2007-2013 doet de Commissie voorstellen voor een pakket van wetgevende maatregelen die hierbij aansluiten.

Het voorstel van de Commissie handhaaft de specifieke doelstellingen van het Cohesiefonds. Dit zijn de macro-economische voorwaarden voor financiële steun uit het fonds, de subsidiabiliteitsdrempel voor lidstaten van 90 % van het BNI en het sectorgerichte karakter van de steun. Wel stelt de Commissie voor om de wijze van uitvoering ingrijpend te hervormen. Dit houdt een overschakeling van een projectmatige benadering naar een programmagerichte ondersteuning in. Op deze manier worden de gemeenschappelijke maatregelen van het Cohesiefonds en het EFRO nader uitgewerkt.

- > Vanuit strategisch oogpunt zal de afstemming met het EFRO plaatsvinden in het kader van de desbetreffende programma's. In nationale programma's wordt voorgesteld dat het Cohesiefonds zijn eigen prioriteiten kenbaar maakt naast die van het EFRO.
- > Er zullen gemeenschappelijke systemen worden toegepast voor evaluatie en bewaking van de desbetreffende programma's (selectiecriteria, indicatoren, monitoring-commissies enz.).
- > De subsidiabiliteitsregels van het EFRO en het Cohesiefonds zullen worden opgesteld in het kader van de algemene regelgeving van de Gemeenschap en in de respectieve verordeningen voor elk fonds zullen bijzondere beperkingen worden omschreven.
- > De criteria voor beheer en controle op financieel gebied zullen worden geharmoniseerd (één jaarlijkse verplichting per fonds bijvoorbeeld).
- > De financiële werkwijze en discipline van de structuurfondsen (jaarlijkse programmaverplichtingen en automatische vrijmaking) zullen worden ingevoerd om een snel gebruik van de middelen van het Cohesiefonds te bevorderen.

In de programmering van het Cohesiefonds wordt voor de uitvoering van het fonds een nieuw evenwicht aangekondigd in de relatie tussen de begunstigde lidstaten en de Commissie.

De lidstaten zullen de bevoegdheid krijgen om te ondersteunen projecten te kiezen in het kader van hun nationale programma's. Deze moeten passen binnen de sectordoelstellingen en voldoen aan een aantal voorschriften met betrekking tot de subsidiabiliteit van uitgaven. Hierdoor kan het aantal projecten dat door de Commissie moet worden goedgekeurd aanzienlijk worden verminderd. Alleen voor grote projecten zullen de lidstaten de Commissie moeten vragen om goedkeuring van het financieringspercentage. Daarnaast zal de vaststelling van gemeenschappelijke programmeringsvoorschriften ook leiden tot een eenvoudiger beheer van de maatregelen van het EFRO en het Cohesiefonds.

<sup>(9)</sup> Derde verslag over de economische en sociale cohesie, 2004, blz. XXXV.



Het milieucomplex van Cerceda (Spanje)

Deze benadering zal de beherende instanties een grotere verantwoordelijkheid geven op het gebied van selectie, evaluatie, analyse, bewaking, beheer en uitvoeringssnelheid van projecten. Zo wordt voorkomen dat steungelden niet worden gebruikt. Gezien de aard van de activiteiten die door het Cohesiefonds worden ondersteund — de bouw van infrastructuur — zal de verbetering van de begrotingsdiscipline niet zonder problemen gaan. Zoals echter ook in de lopende periode is gebleken, is een dergelijke discipline een flinke stimulans om de start van programma's en de verwezenlijking van doelstellingen te versnellen en er eerder de vruchten van te plukken.

Uiteindelijk streeft de Commissie met haar voorstellen naar een optimale coördinatie van het werk van het EFRO en het Cohesiefonds, naar gelijke behandeling van de fondsen op het gebied van financieel beheer en naar harmonisatie van de uitvoeringsvoorschriften, waardoor nationale overheden hun beheerswijzen kunnen vereenvoudigen.

## Belangrijkste resultaten van het fonds

Het Cohesiefonds heeft de oorspronkelijke vier begunstigde lidstaten ondersteund bij het voldoen aan de voor toetreding tot de Eurozone gestelde criteria. Andere positieve resultaten van het fonds zijn in onderstaande tabellen terug te vinden.

### Commitments to date (2004)

LAND	1993–1999		2000–2003	
	miljoen euro	% miljoen euro	miljoen euro	%
Griekenland	2 998	17,9	1 767	16,1
Spanje	9 251	55,2	6 795	61,8
Ierland	1 495	8,9	584	5,3
Portugal	3 005	17,9	1 848	16,8
<b>TOTAAL</b>	<b>16 749</b>		<b>10 994</b>	

De vier begunstigde landen ontvingen tot op heden 27 000 miljoen euro. Dat is een belangrijke bijdrage aan de modernisering van hun infrastructuur.

### Prioritaire investeringen 1993-1999 (%)

	Griekenland	Spanje	Ierland	Portugal	Alle
<b>Milieu</b>	<b>48,8</b>	<b>50,3</b>	<b>50,0</b>	<b>51,9</b>	<b>50,3</b>
Water voorziening	20,5	13,1	16,8	16,9	15,4
Riolering/zuivering	23,7	22,4	32,1	18,4	22,8
Vast afval	0,7	5,2	0,6	14,6	5,7
Overige	4,0	9,7	0,4	2,1	6,4
<b>Vervoer</b>	<b>51,2</b>	<b>49,7</b>	<b>50,0</b>	<b>48,1</b>	<b>49,7</b>
Wegen	27,8	28,2	37,4	28,5	28,1
Spoor	19,8	20,1	9,5	11,1	16,8
Lucht/zee	13,8	1,1	2,8	8,5	4,4
Overige	1,3	0,3	0,4	0,0	0,4

Over het geheel genomen is er sprake van het beoogde 50/50 evenwicht. Enkele regionale verschillen daargelaten zijn de twee grootste posten de wegen en de zuivering van water.

### Aantallen toekenningsbesluiten

	1993-1999	2000-2003	TOTAAL
Griekenland	77	86	163
Spanje	371	270	641
Ierland	116	9	125
Portugal	149	65	214
<b>TOTAAL</b>	<b>713</b>	<b>430</b>	<b>1 143</b>

De besluiten hebben betrekking op individuele projecten, projectstadia of groepen projecten. In 2003 heeft de Commissie een begin gemaakt met een evaluatie van een groot aantal projecten die werden voltooid in de vier begunstigde lidstaten, om na te gaan in welke mate de aanvankelijke doelstellingen werden bereikt. De resultaten van dit onderzoek worden eind 2004 verwacht.



Afvalverwerkingsfabriek in La Coruña (Spanje)

Polen

## „Het Cohesiefonds in Polen — Selectiecriteria voor projecten”

Alles wijst erop dat het Cohesiefonds in Polen een belangrijke rol zal spelen bij de uitvoering van het acquis communautaire op milieugebied. Naar verwachting zal in de periode 2003-2010 ongeveer 19 % van de uitgaven voor investeringen in gemeentelijke milieu-infrastructuur door dit fonds worden gedekt <sup>(1)</sup>.

Omdat het aantal potentiële projecten en hun financiële omvang de mogelijkheden van de door het Cohesiefonds geboden steun ver te boven gaan, moet een transparant en doelmatig systeem worden ingevoerd voor de selectie van projecten. Daarvoor kan volgens twee verschillende benaderingen te werk worden gegaan.

- (1) Projecten worden geselecteerd op basis van een gedetailleerd nationaal plan voor een bepaald gebied. Deze plannen moeten de weerslag vormen van de investeringsbehoeften, en een lijst opleveren van projecten die noodzakelijk zijn om te voldoen aan de eisen uit de communautaire richtlijnen.
- (2) Wanneer er geen nationale programma's of specifieke lijst van noodzakelijke projecten bestaan, worden projecten beoordeeld op basis van indelingen die zijn opgesteld aan de hand van een pakket meetbare en vergelijkbare criteria.



Szczecin: bouw van een pompstation met financiering van het ISPA

De trends die momenteel in Polen zijn waar te nemen bij de beoordeling van projecten sluiten niet geheel aan bij deze benaderingen. Allereerst streeft de politiek er nadrukkelijk naar om alle door het Cohesiefonds beschikbaar gestelde middelen ook daadwerkelijk te gebruiken. Daar vloeien beslissingen uit voort die niet in alle gevallen een schoolvoorbeeld zijn van efficiënte processen, gericht op fi-



Krzysztof Berbeka, econoom, Universiteit van Krakau



Andrzej Gula, Instituut voor milieueconomie, EEG Bankwatch Network

nanciering van milieuprojecten, die met voorrang moeten worden uitgevoerd om te voldoen aan de richtlijnen <sup>(2)</sup>. Daarnaast zouden de nationale programma's (buiten het nationaal programma voor de verwerking van afvalwater) nauwkeuriger kunnen zijn en duidelijk een opsomming van projecten kunnen geven. Ten slotte is het aantal projecten waarvoor gemeenten steun uit het fonds aanvragen relatief hoog, en zijn er grote verschillen te zien in kwaliteit en geloofwaardigheid van de ingediende plannen.

De beoordelingsprocedure zou daarom gebaseerd moeten zijn op een degelijker systeem dat gebruik maakt van indelingscriteria voor projecten. Het lijkt noodzakelijk om de huidige procedures zodanig te wijzigen dat transparantie en verantwoordelijkheid worden verbeterd en projecten beter vergelijkbaar zijn. De invoering van een dergelijk systeem zal de gemeenten helpen om de prioriteiten van het Cohesiefonds beter in hun projecten te verwerken.

Een andere belangrijke vraag heeft betrekking op de manier waarop projecten worden geselecteerd. Op dit moment ontbreekt het aan een strategische benadering die is gericht op een geïntegreerde uitvoering van het acquis communautaire op milieugebied. Financiële middelen moeten bij voorkeur worden toegekend om programma's te ondersteunen die werden opgesteld in het kader van de milieurichtlijnen. Door het Cohesiefonds toegestane correcties in de toewijzingen moeten vooral de financiering waarborgen van eventueel onderbedeelde sectoren (bijvoorbeeld afvalbeheer <sup>(3)</sup>). Opgemerkt moet echter worden dat deze aanpak weinig effect zal sorteren als er geen passende wettelijke maatregelen worden genomen.

Aangezien het Cohesiefonds in de komende programmeringsperiode een programmagerichte aanpak gaat hanteren, zijn maatregelen om het selectieproces te verbeteren des te belangrijker en moeten zij worden geïntensiveerd.

### Contactadres:

andgula@iee.org.pl of berbekak@ae.krakow.pl

<sup>(1)</sup> Berekening gebaseerd op noodzakelijke investeringen van gemeenten voor riolering, waterzuivering en afvalbeheer. Daarin zijn de verwachte betalingen opgenomen (inclusief niet-tijdig gebruik van de middelen). Voor de komende periode wordt aangenomen dat de beschikbare nationale en communautaire middelen op het niveau van de jaren 2004-2006 zullen blijven.

<sup>(2)</sup> Zo kan met de financiering van grote projecten op het gebied van de behandeling van industrieel afvalwater (bezinkbekkens) niet worden voldaan aan de overgangsfases voor de uitvoering van het acquis communautaire op milieugebied.

<sup>(3)</sup> Berbeka, K., Financial Flows for Implementing EU Environmental Directives in Poland, Lithuania, Latvia and Estonia, Instituut voor milieueconomie, september 2003.



## Vier jaar ISPA: van pretoetreding tot cohesie

Door Willem Kuypers <sup>(1)</sup>

Het pretoetredingsinstrument voor structuurbeleid (ISPA) en het Cohesiefonds zijn gebaseerd op hetzelfde concept en hebben veel gemeen. Sinds het in 2000 werd ingesteld, is het ISPA medefinancier geweest van meer dan 300 grote infrastructurele projecten op het gebied van vervoer en milieu in de kandidaat-lidstaten in Midden- en Oost-Europa.



Het ISPA is (met Phare en Sapard) een van de drie instrumenten van de pretoetredingsstrategie die in december 1997 voor de periode 2000-2006 werd aangenomen tijdens de Europese Raad van Luxemburg. Het werd ingesteld om de tien kandidaat-lidstaten in Midden- en Oost-Europa <sup>(2)</sup> te ondersteunen, en richt zich op de financiering van infrastructuurprojecten in het kader van de prioriteiten van de Gemeenschap op het gebied van milieu en vervoer. Het ISPA heeft een jaarlijks budget van meer dan 1 miljard euro en wordt over deze landen verdeeld naar rato van hun bevolking, oppervlakte en BBP per inwoner. Vier jaar na de start van het ISPA is in totaal voor een bedrag van 7 miljard euro aan steun uitgekeerd aan projecten met een totale waarde van 11,6 miljard euro.

Tussen 2000 en 2003 heeft het ISPA meer dan 200 milieu-projecten ondersteund, met name op het gebied van water-

voorziening, rioleringsstelsels, behandeling van afvalwater en afvalbeheer. Deze maatregelen hebben niet alleen bijgedragen aan de bescherming van het milieu, maar hebben de kandidaat-lidstaten bovendien geholpen bij het verbeteren van hun voorbereidingen en bestuurlijke mogelijkheden voor het uitvoeren van de communautaire regelgeving op milieugebied en het versneld doorvoeren van eventuele hervormingen.

In de sector vervoer heeft het ISPA bijgedragen aan de ontwikkeling van het toekomstige trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T). Het ondersteunde de totstandkoming van aansluitingen en interoperabiliteit van de nationale netwerken onderling en met dat van de Unie. Daarbij werd voorrang gegeven aan meer dan 100 infrastructuurprojecten in de pan-Europese corridors — inclusief grensover-

<sup>(1)</sup> Geografisch rapporteur, directoraat-generaal Regionaal beleid, Europese Commissie.

<sup>(2)</sup> Bulgarije, Tsjechische Republiek, Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Polen, Roemenië, Slowakije en Slovenië.

schrijdende faciliteiten — waaronder spoorlijnen, wegen, luchthavens, verkeersmanagementsystemen, enzovoort.

Vanaf het begin werden de middelen van het ISPA gelijkmatig verdeeld over de sectoren milieu en vervoer, waarbij binnen deze laatste sector een voorkeur voor het spoor bestond, omdat deze vorm van vervoer duurzamer is dan het vervoer over de weg.

Naast investeringen in infrastructuur werden voor een totaalbedrag van 200 miljoen euro diverse vormen van technische bijstand gefinancierd, hoofdzakelijk op gebieden waarop de toepassing van de communautaire normen de begunstigde landen voor bijzondere problemen plaatste. Hierdoor konden nationale instanties projecten beter voorbereiden en uitvoeren en kon het milieubeleid worden toegepast en gehandhaafd. Het ISPA heeft ook een gunstig effect gehad op de decentralisatie van inkopen en financieel beheer. Er is een aantal audits uitgevoerd om de beheers- en controlesystemen van de begunstigde landen te beoordelen en te verbeteren.

In het algemeen waren deze maatregelen bedoeld om de ISPA-landen vertrouwd te maken met de uitgangspunten en procedures van communautaire financiering en dus om ze voor te bereiden op een gezond beheer van de structuurinstrumenten na hun toetreding, en dan met name van de maatregelen van het Cohesiefonds.

### Programmering en financiering van investeringen

Projecten moesten voldoen aan de sectorstrategieën die op nationaal niveau waren vastgesteld en waarin tussentijdse investeringsprioriteiten werden omschreven, evenals de selectiecriteria voor de beide sectoren.

Elk project moest ten minste 5 miljoen euro kosten. Het samenvoegen van projecten was toegestaan wanneer zij eenzelfde functionele, geografische of economische doelstelling hadden. De ondersteunde projecten hadden gemiddeld een begroting van 33 miljoen euro. Een voorbeeld van een groot project was een investering van 340 miljoen euro in de elektrificatie en de modernisering van spoorlijnen, en een ander voorbeeld de 288 miljoen euro die werden gestoken in de verbetering van de waterkwaliteit. Beide projecten werden in Polen uitgevoerd.

De Commissie liet zich bij het beoordelen van de technische, economische en financiële verdiensten van steunaanvragen in een aantal gevallen ondersteunen door deskundige derden, waaronder met name internationale financiële instellingen als de Europese Investeringsbank en de Europese Bank voor Wederopbouw en Ontwikkeling. Deze instellingen zijn belangrijke partners voor het aanvullen van ISPA-steun met leningen.

Voordat werd besloten om steun toe te kennen, raadpleegde de Commissie het beheerscomité van het ISPA. Dit bestaat uit vertegenwoordigers van de 15 lidstaten. De subsidiepercentages werden vastgesteld op basis van een aantal voorwaarden en eisen. Bij een maximum van 75 % van de subsidiabele uitgaven bedroeg het gemiddelde subsidiepercentage circa 65 %.

### Al doende leren

Zoals bij elk infrastructuurproject is de voorbereiding van doorslaggevend belang voor de tijd die is gemoeid met de aanbesteding en de uitvoering van het werk. Hoe nauwkeuriger en zorgvuldiger projecten worden voorbereid, des te makkelijker en sneller worden contracten gesloten en betalingen gedaan. Ervaring op dit gebied wordt echter niet van de ene dag op de andere, maar over een langere periode opgedaan. Dat is zeker het geval wanneer de begunstigten niet vertrouwd zijn met de internationale technische normen of met de voorschriften en procedures voor aanbestedingen, die gelijke toegang, eerlijke behandeling en transparantie voor individuen en gegadigde bedrijven moeten waarborgen.

Daarom geldt voor de uitvoering van het ISPA een aantal voorschriften waarin is vastgelegd dat de aanbestedings- en contractprocedures vooraf worden gecontroleerd (goedkeuring *ex ante*) door de delegaties van de Europese Commissie in de begunstigde landen. Toen de naleving van de wettelijke eisen voor overheidsopdrachten een heikel punt bleek te zijn, heeft de Commissie ook een aantal vormen van technische bijstand opgezet om deskundigheid, werkwijzen en procedures van begunstigten te verbeteren.

### Voorwaarden voor succes

De voortgang en de doelmatigheid van het beheer en de uitvoering van ISPA-projecten werden op vele manieren gecontroleerd en geëvalueerd: regelmatige vergaderingen, monitoringrapporten door uitvoeringsinstanties, audits van de steun en bezoeken door teams van de Commissie. De formele controle vond plaats tijdens de vergaderingen van het comité van toezicht van het ISPA die tweemaal per jaar in elk begunstigd land plaatsvonden. Ook speelden de delegaties van de Commissie een belangrijke rol bij het toezicht op het dagelijkse beheer en de dagelijkse uitvoering van de ISPA-maatregelen.

Uit het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de meeste begunstigde landen nu veel beter in staat zijn om steun van het ISPA concreet te beheren en uit te voeren. Geleidelijk zijn zij erin geslaagd om de normen en procedures van de klassieke instrumenten van het Europese cohesiebeleid (structuurfondsen en Cohesiefonds) beter na te leven.

Deze landen hebben veel gedaan om stelsels in te voeren voor toezicht op, en financiële controle van de communautaire steun. In een aantal gevallen zijn ze daarmee zelfs verder dan oude lidstaten. Daaruit blijkt dat de maatregelen die de Commissie heeft genomen ten behoeve van de instanties die belast zijn met programmering, uitvoering en beheer van de financiële controle hun vruchten afwerpen.

Toch is er nog een aantal zwakke punten waaraan iets moet worden gedaan als men wil komen tot echt doelmatige en betrouwbare stelsels voor beheer en controle. Zo zet een aantal landen nog steeds onvoldoende geld en mensen in voor planning, voorbereiding en beheer van acties die mede door de Gemeenschap worden gefinancierd. Dat is bijvoorbeeld het geval in de milieusector, die onder ambtenaren een groot verloop kent vanwege de matige salarissen. Personeel is ook niet altijd voldoende gekwalificeerd voor de be-



Zuiveringsstation in Slovenië, gerealiseerd met steun van het ISPA

heerstaken, met name waar het gaat om aanbestedings- en gunningsprocedures bij complexe infrastructuurprojecten.

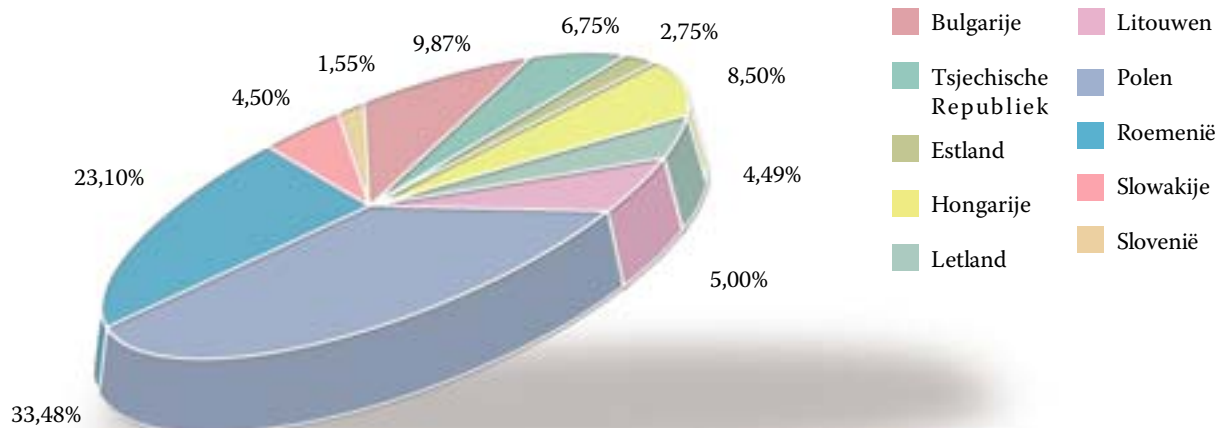
### Van ISPA naar Cohesiefonds

Op 1 mei 2004 hield het ISPA officieel op te bestaan voor de acht nieuwe lidstaten uit Midden- en Oost-Europa. Omdat hun bruto inkomen per inwoner lager was dan 90 % van het gemiddelde in de Gemeenschap, kwamen al deze landen echter in aanmerking voor het Cohesiefonds, het instrument van het Europese cohesiebeleid dat model stond voor de instelling van het ISPA en ook investeringen in milieu- en vervoersinfrastructuur ondersteunt.

Lopende ISPA-projecten werden daarom overgedragen aan het Cohesiefonds. Voor hun voltooiing gelden de voorschriften van dit fonds. Op grond van het besluit van de Europese Raad van Kopenhagen van december 2002 zullen Bulgarije en Roemenië van het ISPA gebruik blijven maken en tot eind 2006 geleidelijk oplopende financiële steun ontvangen.

In het kader van het Cohesiefonds zal de financiële steun aan de nieuwe lidstaten uit Midden- en Oost-Europa driemaal zo groot worden: van 0,75 miljard euro per jaar bij het ISPA tot 2,8 miljard per jaar voor de periode 2004-2006. De verplichtingen voor lopende projecten die in het kader van het ISPA voor januari 2004 werden goedgekeurd, vormen een substantieel deel van deze stijging van het budget. Er moeten echter nieuwe investeringen worden gevonden en voorbereid om te beschikken over een reserve aan projecten, zodat besteding van het budget van het fonds gewaarborgd is. Aan Bulgarije en Roemenië is hetzelfde gevraagd voor het ISPA.

### ISPA: verdeling per land (verplichtingen 2000-2003)





## Milieu en vervoer: nieuwe uitdagingen

Het ISPA heeft de sectorale hervormingen en de bouw van belangrijke milieu- en vervoersinfrastructuur versneld. Er moet echter nog veel worden geïnvesteerd voordat echt kan worden voldaan aan de normen van de Gemeenschap.

Het lijkt geen enkele twijfel dat er grote vooruitgang werd geboekt bij de bescherming van het milieu in alle kandidaat-lidstaten, zowel in de nieuwe lidstaten als in Bulgarije en Roemenië. Op tien jaar tijd zijn er grote verbeteringen gerealiseerd, vooral aan de kwaliteit van het water en de lucht. De belangrijkste vervuulende stoffen in de atmosfeer daalden met 60 tot 80 %, de giftige metalen met 50 %. De watervervuiling door organische stoffen nam met 80 % af. Het aantal woningen en andere installaties dat is aangesloten op een waterzuivering verdubbelde sinds het begin van de jaren negentig. Geschat wordt echter dat de nieuwe lidstaten in de komende jaren gemiddeld 2 à 3 % van hun BBP moeten uittrekken voor een totale overname van het acquis communautaire op milieugebied. Omdat de huidige financiële inspanningen meestal ver onder deze percentages blijven, kunnen het Cohesiefonds en het EFRO een belangrijke rol spelen bij het opvullen van dit tekort. In dit opzicht wordt geschat dat tot het eind van de huidige begrotingsperiode in 2006 de grotere steun van de Gemeenschap op milieugebied — circa 8 miljard euro — ongeveer 10 % van de noodzakelijke investeringen zal uitmaken.

Op vervoersgebied hebben de Raad en het Parlement in april 2004 de nieuwe richtsnoeren voor het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) in een uitgebreid Europa goedgekeurd. In deze richtsnoeren is een lijst met 30 prioritaire projecten van Europees belang opgenomen (9 hiervan zijn voor verbindingen waaraan ook de nieuwe lidstaten zijn gelegen). Deze moeten in 2020 zijn voltooid. De projecten zijn gericht op duurzamere vormen van vervoer en mobiliteitsformules. Ze richten zich met name op investeringen in het spoorvervoer en in de vaarwegen. Ook grensoverschrijdende projecten worden gestimuleerd omdat zich bij de uitvoering van dergelijke projecten vaak bijzondere moeilijkheden voordoen.

De kosten van deze projecten worden geschat op circa 225 miljard euro. De totale kosten voor de voltooiing van het trans-Europese vervoersnetwerk, met inbegrip van de projecten van algemeen belang die niet als prioritaire projecten worden beschouwd, worden geschat op 600 miljard euro. Met de noodzakelijke investeringen voor vervoersinfrastructuur in de nieuwe lidstaten zal in de periode tot 2015 naar verwachting een bedrag van 90 miljard euro gemoeid zijn. Ook hier zullen de instrumenten van het cohesiebeleid een sleutelrol vervullen bij de financiering.



Observatie van het bezinken van water in een door het ISPA gefinancierd zuiveringsstation

## HONGARIJE

### Ringspoorweg langs Zalaegerszeg



**Totale kosten:** 7 687 000 EUR  
**EU-bijdrage:** 3 843 500 EUR

„Tussen Zalalövő en Boba wordt momenteel een spoorweg-traject van 80 kilometer aangepast om de in 2001 tot stand gebrachte verbinding Hongarije-Slovenië door te trekken. De eerste fase van dit ISPA-project werd medio 2003 afgerond met de voltooiing van de ringspoorweg langs Zalaegerszeg. Het nieuwe traject van 2,1 km omvat een 140 m lange stalen spoorbrug over de rivier de Zala. Voor treinen die het station van Zalaegerszeg niet aandoen is de reistijd met 10 minuten bekort. Ook de veiligheid en de stiptheid verbeterden. Omdat de ringspoorweg een vermindering van de milieuhinder tot gevolg had is ook de levenskwaliteit van de lokale bevolking erop vooruitgegaan.”

**Katalin Pásztóy**, *Hongaarse Spoorwegen*  
[pasztoyk@mav.hu](mailto:pasztoyk@mav.hu)

## ROEMENIË

### Integraal afvalbeheer in Ramnicu Valcea



**Totale subsidiabele kosten:** 14 673 100 EUR  
**EU-bijdrage:** 11 004 825 EUR

„In het zuidelijke binnenland van Roemenië beschikt Ramnicu Valcea (120 000 inw.) nog niet over een algemeen systeem voor de verwerking van afval. Dit wordt in de openlucht gestort op een twaalf kilometer van het centrum van de stad, in de buurt van de rivier de Olt. Ten minste 20 % van de inwoners kan geen gebruikmaken van een vuilophaaldienst. Daarom startte de gemeente in 1997, met steun van het Duitse bureau voor samenwerking GTZ, een programma voor integraal afvalbeheer. In het kader van dit project kende de Europese Unie in november 2001 ISPA-gelden toe voor de verdere verbetering van de huisvuilinzameling, de sluiting van de huidige vuilnisbelt, de bouw van een milieuvriendelijke stortplaats en van een moderne compostfabriek.”

**Diana Dumitru**, *directeur Milieu van de gemeente Ramnicu Valcea*  
[dianad@primariavl.ro](mailto:dianad@primariavl.ro) ([www.primariavl.ro](http://www.primariavl.ro))

## SLOVENIË

### Bescherming van de watervoorraden op de hoogvlakte van Trnovsko-Banjški



**Totale kosten:** 6 543 464 EUR  
**EU-bijdrage:** 2 561 084 EUR

„De regio Gora, op de hoogvlakte van Trnovsko-Banjški, bestaat uit de watertoren van de stad Ajdovščina en zijn agglomeratie (20 000 inwoners). Tot voor kort ontstond er bij de minste droogte al een tekort aan drinkwater. Het ISPA gaf ons de middelen om een duurzame drinkwatervoorziening tot stand te brengen en de watervoorraden te beschermen. Dit alles in overeenstemming met de kaderrichtlijn voor water. Het project omvatte de aanleg van goede aanvoersleidingen, de bouw van zuiveringsstations en de aanleg van riolering in alle plaatsen in de buurt van de winpunten. 40 km waterleiding en 900 m<sup>3</sup> nieuwe reservoirs werden in april 2004 voltooid. Met een rioleringsstelsel van 10 km lengte worden 3 500 inwoners van de regio rechtstreeks aangesloten op het reeds bestaande zuiveringsstation van Ajdovščina. In juli 2005 zal een tweede station worden geopend.”

**Metka Gorišek**, *Sloveens ministerie van Milieu, Ruimtelijke Ordening en Energie*  
[meta.gorisek@gov.si](mailto:meta.gorisek@gov.si)

## BULGARIJE

### Herstel van hoofdwegen



**Totale kosten:** 100 000 000 EUR  
**EU-bijdrage:** 30 000 000 EUR

„Dit eerste wegenbouwproject van het ISPA in Bulgarije maakt deel uit van het derde herstelprogramma voor de doorgaande wegen. Dit programma voorziet in herstel van meer dan 700 km wegen en autowegen. Het omvat de verbetering van veiligheid en milieu en streeft naar verkorting van reistijden door het hoofdwegenet over een lengte van 260 km te herstellen en aan te passen aan de internationale normen. Het gaat hier met name om de verbetering van het wegdek en het voorkomen van aquaplaning, het moderniseren van bebording en belijning, het beveiligen van opritten en het plaatsen van veiligheidsrelingen. Mede door deze verbetering van het hoofdwegenet zal de Bulgaarse vervoersinfrastructuur op hetzelfde niveau komen als die in de landen van de Europese Unie.”

**Dobrinka Krasteva**, *hoofd van de ISPA-coördinatie-eenheid*  
[D.Krasteva@minfin.bg](mailto:D.Krasteva@minfin.bg)



Spanje: Galicië tussen inhaalslag en koppositie op milieugebied

## Het afval in de tang

Om te voldoen aan de Europese milieunormen en zijn economie duurzaam te ontwikkelen na een aantal milieurampen, heeft Galicië een uitgebreid programma opgezet voor het beheer van afvalwater en vast afval. Het Cohesiefonds financiert een groot deel van de noodzakelijke investeringen.



Uitladen van huisvuil bij de fabriek van Nostián (La Coruña)

Juan Maneiro is een drukbezet man: het is bijna zeven uur 's avonds en hij heeft net gehoord dat hij belangrijke verordeningen moet ondertekenen voor de tijdelijke sluiting van twee oester- en mosselgebieden in het noordoosten van Galicië. „Bij wijze van voorzorg”, legt de directeur van het Centrum voor toezicht op de kwaliteit van het zeemilieu (CCCMM) uit, terwijl hij op de kaart aanwijst waar de getroffen gebieden liggen. „Er is geen sprake van olievervuiling, maar van een biotoxisch gevaar dat bij onze metingen aan het licht is gekomen. Als verdere metingen morgen negatief uitpakken, kunnen we in ieder geval dit gebied weer openstellen. In de tussentijd waarschuwen we de betrokken kwekers.” Zo gezegd, zo gedaan: het centrum stelt een telefoonketen in werking en stuurt per SMS waarschuwingen aan de ongeveer honderd betrokken mosselkwekers.

In Galicië spot men niet met de zee. Het water is immers sinds mensenheugenis een belangrijke factor in deze streek en in het leven van haar inwoners. Hele sectoren

van de regionale economie zijn nog altijd afhankelijk van de zee: „Mosselen blijven ons belangrijkste visserij-product. De 250 000 ton die jaarlijks worden geproduceerd, brengen 120 miljoen euro op en zorgen voor 10 000 rechtstreekse banen. Waakzaamheid blijft dus geboden”, benadrukt Juan Maneiro. Met name wordt gelet op de „ría's”, de typische inhammen in de Spaanse kust. Hier concentreert zich de productie van mosselen, oesters en andere schelpdieren die de regio zo beroemd maakten.

Eén van de mooiste en de meest productieve ría's is die van Vigo. Op sommige plaatsen bedekken honderden mosselvloten bijna de hele oppervlakte van het water. De oevers van deze wateren behoren echter tot de meest geïndustrialiseerde gebieden van Spanje. Er wonen ook 1 miljoen mensen (eenderde van de Galicische bevolking). Zij zorgen voor een flinke milieudruk op deze kwetsbare omgeving. Door het van kracht worden van de communautaire richtlijn over weekdieren <sup>(15)</sup> ging in 1993 een grootscheeps project onder de

<sup>(15)</sup> Richtlijn 91/492/EEG van de Raad van 15 juli 1991 tot vaststelling van gezondheidsvoorschriften voor de productie en het in de handel brengen van levende tweekleppige weekdieren.



naam „Integrale zuivering van de ría van Vigo” van start. Investerings? 90 miljoen euro, voor 80 % gefinancierd door het Cohesiefonds. In tien jaar tijd werden rondom de zee-inham tien zuiveringsstations gebouwd. Dan hebben we het nog niet eens gehad over de vele kleine voorbewerkingseenheden waar eerst papier, kunststof en ander niet door de zuiveringsstations verwerkbaar vloeibaar afval uit het water wordt gefilterd. „Vroeger werd al het afvalwater ongezuiverd in zee geloosd”, vertelt Ignacio Niño Taboada, civiel ingenieur in dienst van de regering van Galicië. „Tegenwoordig wordt 95 % van het geloosde water eerst gezuiverd.” Trots toont Ignacio de goudvissen die rondzwemmen in het kristalheldere water van het laatste bekken van het zuiveringsstation van Moaña, dat hier als laatste werd gebouwd en sinds 2002 in bedrijf is.

Juist toen de kwaliteit van het water in Galicië door deze grootschalige zuivering begon te verbeteren, vond op 13 november 2002 voor de kust van La Coruña de oliëramp met de *Prestige* plaats. Het grootste deel van de 77 000 ton stookolie uit het schip kwam in zee terecht. Dit zorgde voor één van de grootste oliërampen uit de geschiedenis. Gelukkig kon de schade door een beetje geluk en door de inzet van talloze mensen na een grote schoonmaakoperatie worden beperkt. „Vooraf de noordelijke kustgebieden en de provincie La Coruña werden getroffen”, legt Juan Maneiro uit. „Hier aan de westkust voorkwamen de grote hoeveelheden zoet water die door de rivieren worden aangevoerd dat er veel olie in de ría's terecht kwam.” Wat zijn nu, in juli 2004, de conclusies van de directeur van het CCCMM? „Anderhalf jaar na de ramp zijn de effecten op korte en middellange termijn bijna overal verdwenen. We weten echter nog steeds niet wat de gevolgen over vijf, tien of twintig jaar zullen zijn...”

## Te land en ter zee

Hoe het ook zij, in Galicië is minstens even hard gewerkt aan het beheer van huisvuil als aan waterzuivering. In 1997 telde de regio op zijn grondgebied 300 ongecontroleerde vuilnisbelten en 3 000 illegale vuilstortplaatsen. Om de situatie in de periode tot 2005 te verbeteren, stelde de regionale overheid een „Plan de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos de Galicia” (Beheersplan voor vast huisvuil in de steden van Galicië) op. De uitvoering van het plan werd opgedragen aan de Sogama („Sociedade Galega do Medio Ambiente”/Galicische Milieudienst), die hiervoor kon gaan beschikken over een verwerkingsfabriek met een grote capaciteit.

Dit milieucomplex van Cerceda werd tussen 1998 en 2000 gebouwd en kan meer dan 1 500 ton afval per dag verwerken. 221 van de 315 gemeenten in Galicië zijn erbij aangesloten. 57 andere zullen dat binnenkort doen. Het huisvuil van 2 miljoen inwoners wordt eerst ingezameld en gescheiden in 37 „doorvoereenheden” die verspreid over de hele regio liggen. Vervolgens wordt het per trein of vrachtwagen naar het complex van Cerceda gebracht (het complex ligt tussen Santiago de Compostela en La Coruña). Daar wordt 15 % van het afval gerecycled en 85 % verbrand. Dat levert per jaar 515 miljoen kilowattuur elektriciteit op. „Dit is waarschijnlijk de modernste vuilverbrandingsoven van Europa”, zo zegt Esther Campos Mosquera, het hoofd van de afdeling Voorlichting. „Onze oven is in ieder geval een voorbeeld voor veel andere landen: hij werkt met een zandsysteem dat een „circulerend wervelbed” wordt genoemd, waardoor niet constant gas nodig is om de verbranding op gang te houden.” Met



Controle van de kwaliteit van de mosselen in de ría van Arousa

de totale investering was een bedrag gemoeid van 270 miljoen euro, waarvan 77,21 miljoen werd gefinancierd door het Cohesiefonds. In het complex van Cerceda wordt niet alleen op een efficiënte manier afval beheerd. Het is ook nog eens de belangrijkste lokale werkgever: volgens P&O directeur José Manuel Palias Reguro „ontstonden er 375 directe banen, van zeer laag tot zeer hoog gekwalificeerd.”

## 10 september

Het was een uitzonderlijke milieuramp die de Galicische overheid ertoe dwong om op het gebied van afvalbeheer een tandje bij te steken. Op 10 september 1996 kwam in de grootste stad van Galicië, La Coruña (450 000 inwoners) 200 000 ton afval in zee terecht na een aardverschuiving bij de grootste gemeentelijke vuilnisbelt, direct aan de kust. „In totaal begon 1,3 miljoen ton afval te schuiven! Het was net een aardbeving!”, vertelt gemeentevoorlichter Mark Guscín. „De ramp bracht in de agglomeratie en in de regio een veel groter milieubewustzijn teweeg. Vanaf dat moment heeft de gemeenteraad het afvalbeheer bovenaan zijn prioriteitenlijst voor de korte, middellange en lange termijn gezet. Met een nieuwe visie: duurzaamheid.”

Natuurlijk werd er begonnen met het schoonmaken van het getroffen gebied. Dit was een gigantisch karwei, waarvoor vele lokale bedrijven zich spontaan hebben ingezet. Acht maanden na de ramp werd in mei 1997 een plan voor stadsafval goedgekeurd door de acht gemeenten die van de stortplaats gebruikmaken. Het heeft de volgende hoofdlijnen: sluiting en stabilisatie van de vuilnisbelt, sanering van de locatie, en de inrichting ervan als recreatiegebied, selectieve inzameling van huisvuil en verwerking daarvan.

In januari 1998 werd een begin gemaakt met de sanering van het rampterrein en de inrichting daarvan als recreatiegebied. Deze operatie verliep in vier fasen: het indammen van het afval en de sluiting van de vuilnisbelt, het saneren van het terrein, de inrichting als park (landschapsinrichting, aanplanting van bomen enz.) en het aanleggen van paden en toegangswegen. Het nieuwe park van Bens werd in juni 2001 geopend. Het 60 hectare grote terrein verenigt het nuttige met het aangename en past helemaal in de verfraaiingsplannen die La Coruña sinds een aantal jaren uitvoert.

Deze operatie kostte niet alleen veel geld (15,3 miljoen euro, waarvan 10,4 miljoen van het EFRO), maar was ook op technisch gebied een grote uitdaging. Om de vuilnisbelt in te pakken, moest 750 000 m<sup>3</sup> aarde worden verplaatst en een oppervlakte van 21 hectare waterdicht worden gemaakt. Er werd 14 kilometer drainage en een leidingnetwerk van 4,5 km met 76 opvangpunten om gas af te voeren aangelegd. Dat gas kwam nog steeds vrij uit het begraven afval. „Dit alles werd nog eens bemoeilijkt door het feit dat we tijdens het inpakken van de oude vuilnisbelt ook nog eens onze jaarlijkse hoeveelheid afval van 185 000 ton huisvuil kwijt moesten. Deze werd nog steeds hiernaartoe gebracht in afwachting van de opening van een verwerkingsfabriek in september 2000”, zo benadrukt Fernando Roade Rodríguez, directeur Milieu van de gemeente La Coruña.

Vervolgens moest een ander belangrijk deel van het plan worden uitgevoerd: de bouw van de afvalverwerkingsfabriek. Deze werd in de periode oktober 1998 tot december 2003 gebouwd op een heuvel in de buurt van het park. De fabriek van Nostián produceert jaarlijks 6 megawatt elektriciteit. Als brandstof hiervoor gebruikt men het methaan dat vrijkomt uit 40 % van het aangevoerde organisch afval en het gas dat uit de ondergrond van het park komt. De overige 60 % van het organische afval wordt gecomposteerd. Met de infrastructuur was een bedrag gemoeid van 59,5 miljoen euro, waarvan 10,5 miljoen voor rekening van het Cohesiefonds kwam.



Het park van Bens tijdens en na de herstelwerkzaamheden

## Meerdere sporen

„In heel Galicië is er geen enkele ongecontroleerde vuilstortplaats meer. Nu meer dan de helft van het afval wordt verwerkt of gerecycled, is onze regio koploper in Spanje. We hebben een niveau bereikt dat vergelijkbaar is met landen als Duitsland. Dat is dus een concreet resultaat van het Cohesiefonds”, zo stelt directeur Daniel Otero van de fabriek. „Wij willen 65 % van het afval dat wij inzamelen opnieuw gebruiken, maar in de nabije toekomst valt geen methode te verwachten waarmee al het afval kan worden verwerkt. Oplossingen moeten meer in de richting van de bron worden

gezocht, in gedragsveranderingen: iedereen moet zijn eigen hoeveelheid afval beperken.”

Net als de Sogama, die wekelijkse radioprogramma's maakt, is de verwerkingsfabriek permanent betrokken bij acties voor milieubewustwording en -educatie. Zo beschikken de milieudiensten van La Coruña over een „Ecobus” die door de stad rijdt. 20 000 scholieren komen regelmatig met deze acties in aanraking. „Ook zijn er vuilnisbakken uitgedeeld om het scheiden van het huishoudelijk afval te stimuleren. We moeten op meerdere sporen werken”, zo vindt Javier Ramírez, milieumedewerker van de gemeente.

Ook Covadonga Salgado, adjunct-directeur van het Centrum voor toezicht op het zeemilieu van Galicië vindt dat een brede aanpak noodzakelijk is. „De grote infrastructuurwerken, zoals de door het Cohesiefonds gefinancierde voorzieningen, moeten samengaan met bewustmaking van de burgers. Ook minder grote Europese projecten die eveneens een voorbeeldfunctie vervullen, kunnen daarbij worden betrokken. Ik denk bijvoorbeeld aan het Life-project voor recycling van visafval, waaraan we in Vilagarcia de Arousa deelnemen. Vanuit educatief oogpunt is dit project zelfs belangrijker dan vanuit milieuoogpunt. We leren er dat omgaan met afval in de eerste plaats draait om het produceren van zo weinig mogelijk afval.”

## Het Spaanse afvalplan

Op 7 januari 2000 keurden de Spaanse regering en de autonome gemeenschappen, die verantwoordelijk zijn voor het afvalbeheer op hun respectieve gebied, gezamenlijk een nationaal afvalplan goed.

Doelstellingen van het plan zijn preventie, selectieve inzameling van afval, hergebruik en recycling, benutten van organisch materiaal en begraven van restafval op gecontroleerde stortplaatsen. De uitvoering van het plan wordt mede mogelijk gemaakt door een bijdrage van het Cohesiefonds. Voor zowel de nationale als de regionale plannen keerde het Cohesiefonds tussen 2000 en 2003 aan Spanje meer dan 1,1 miljard euro uit voor de verwerking van afval. Daarbij werd de nadruk gelegd op projecten voor het beheer van gescheiden ingezameld vast stedelijk afval, composteer- en recyclingfabrieken, hergebruik van banden en scheidingsinstallaties.





## Ierland

# „Veel zorg voor de monding van de Shannon”

Seamus Ryan, hoofdingenieur van de Limerick Main Drainage



De stad Limerick ligt in het westen van Ierland, op ongeveer 80 kilometer van de monding van de Shannon. De invloed van de getijden is zelfs tot iets voorbij de stad nog merkbaar. Sinds de stichting van de stad door de Vikingen, monden alle riolen rechtstreeks

uit in de Shannon. Dit is de grootste rivier van Ierland, die zo groot is dat het afvalwater voldoende wordt verdund. De effecten op de waterkwaliteit blijven daardoor tamelijk gering. De bevolking van Limerick en omgeving telt 100 000 zielen en groeit jaarlijks met 1,7 %.

Al enige tijd wilde de gemeente het afvalwater behandelen. De bouw van een zuiveringsstation en een verzamelnetwerk voor 50 overlaten bleek echter bijzonder kostbaar en gecompliceerd. Maar de Richtlijn 97/271/EG stelde de noodzakelijke impuls voor de uitvoering van deze werkzaamheden. De richtlijn stelt een secundaire waterbehandeling verplicht voor steden met de omvang van Limerick die aan riviermondingen liggen. Dit financiert Europa in het kader van het cohesiebeleid.

Het project zorgt er niet alleen voor dat men de eisen van Richtlijn 97/271/EG naleeft, maar levert ook een bijdrage aan de uitvoering van het *Shannon Estuary Water Quality Plan*. Dit plan is opgesteld voor het hele mondingsgebied en bevat criteria en normen voor de kwaliteit van het water. Hieraan moet men voldoen om de diverse bestemmingen en gebruiksvormen van de monding van de Shannon te beschermen. Het project maakt ook de toekomstige ontwikkeling van woon-, bedrijven- en industriegebieden in de stad en zijn omgeving mogelijk.

Het project strekt zich uit over grote delen van aangrenzende gebieden, bestuurd door de graafschappen Limerick en Clare. Daarom hebben de drie overheden gezamenlijk aan het project gewerkt. De gemeente Limerick speelde daarbij een leidende rol.

Vanaf het begin wilden de planmakers alle mogelijke voorzorgsmaatregelen nemen om het lokale erfgoed en kwetsbare leefgebieden in de buurt van de bouwplaats te beschermen. Om te beginnen legden archeolo-

gische opgravingen meer dan 10 000 voorwerpen bloot. Het gemeentemuseum van Limerick stelt de mooiste hiervan tentoon.

De Shannon en de aangrenzende natte gebieden zijn erkend als natuurgebied van Europees belang. In dit opzicht zal het project bijdragen aan verbetering van de kwaliteit van het water van de rivier en de bescherming van een groot aantal soorten vogels, vissen en ongewervelde dieren. De projectleiding nam ook speciale maatregelen voor de bescherming van twee zeldzame plantensoorten en een reeks kwetsbare leefgebieden in de directe omgeving van de stad. Van een van deze soorten, de *Triangular Club Rush* (driekantige bies) komt slechts een exemplaar voor op de Britse eilanden. Deze plant wordt met uitsterven bedreigd. De riolen zijn omgeleid om deze plant niet te verstoren. Ook de overlaat van het zuiveringsstation Bunlicky is stroomafwaarts verplaatst om deze zeldzame soort zo veel mogelijk te beschermen. Verder is een aantal natte gebieden uitgebreid om het ecologisch evenwicht in de regio te verbeteren.

Het zuiveringsstation heeft een nominale capaciteit van 130 000 IE <sup>(1)</sup> bij een droogweerdthrough van 29 250 m<sup>3</sup>/dag en een maximale doorvoer van 865 l/s. Hij kan een organische last van 7 800 kg BZV/dag verwerken <sup>(2)</sup>. Men droogt het slib dat overblijft na de primaire en biologische zuivering van het proces door centrifugering met warme lucht. De temperatuur van de inlaatlucht is ongeveer 545 °C en de korrels waarin het slib wordt verwerkt hebben een temperatuur van meer dan 80 °C. De combinatie van de factoren tijdsduur en temperatuur doden de ziektekiemen in het slib. Er ontstaat een gepasteuriseerd product dat men kan gebruiken voor gazons en tuinen en in de land-, tuin- of bosbouw.

Daarnaast omvat het project de aanleg van 48 km riolering met een leidingdiameter van 2,7 m en van een pompstation met een capaciteit van 11 800 l/s (inclusief stormcapaciteit). De aftakking is in een sleuf in de bodem van de Abbey River gelegd en ingepakt in beton. Op deze betonnen fundering is een als overlaat dienende stuwdam gebouwd. Dankzij de stuwdam van Limerick is de Shannon nu over zijn gehele lengte bevaarbaar.

Door het besluit om de aanleg van de riolering te combineren met die van de stuwdam, konden de totale kosten aanzienlijk worden verlaagd. Zij bedragen nu iets meer dan 200 miljoen euro. Hiervan neemt het Cohesiefonds 85 % voor zijn rekening voor het belangrijkste zuiveringsstation, het pompstation en een aantal omleidingen. Het Ierse ministerie van Financiën betaalt de overige in het kader van een nationaal ontwikkelingsplan voor de periode 2000-2006.

**Contactadres:** [sjryan@limerickcity.ie](mailto:sjryan@limerickcity.ie)

**Internet:** [www.lmdpo.com](http://www.lmdpo.com)



Het zuiveringsstation bij Bunlicky

<sup>(1)</sup> IE (inwoner-equivalent): een meeteenheid die staat voor de dagelijkse hoeveelheid afvalwater van een inwoner of het van een bedrijf of andere instelling afkomstige equivalent daarvan.

<sup>(2)</sup> BZV (biochemische zuurstofvraag): een meeteenheid voor de kwaliteit van het water en de grotere helderheid die gedurende de diverse stadia van de biologische zuivering van het afvalwater wordt bereikt.



## Madeira (Portugal)

# „Het Cohesiefonds: hefboom voor duurzame ontwikkeling van ultraperifere gebieden”

João Reis, voorzitter van de Havenautoriteit van de autonome regio Madeira



De ultraperifere eilandgebieden van de Europese Unie, waaronder de autonome regio Madeira (ARM), zijn sterk afhan-

kelijk van hun bereikbaarheid om hun duurzame ontwikkeling te bevorderen. De Unie is zich hiervan bewust. Zij draagt financieel bij aan de bouw en de modernisering van hun infrastructuur. In dit opzicht speelt het Cohesiefonds een bijzonder duidelijke rol. Een van de meest recente voorbeelden daarvan is de uitbreiding van de internationale luchthaven van Madeira.

In een afgelegen eilandgebied als Madeira speelt haveninfrastructuur echter eveneens een belangrijke rol. Allereerst als platform voor het reguliere goederenvervoer, ook echter als ontwikkelingsfactor voor het toerisme, met name voor cruiseschepen en aanverwante activiteiten.

De haven van Funchal is de belangrijkste haven van Madeira. Zij heeft deze functie voor zowel het goederenvervoer als het reizigersverkeer altijd goed vervuld. Door de algehele ontwikkeling die de regio in de afgelopen jaren doormaakte, groeide het scheepvaart-, goederen- en passagiersverkeer echter navenant. Daardoor kreeg de haven te kampen met verstoppingen en conflicten tussen de verschillende vormen van verkeer. Ook, meer in het algemeen, een achteruitgang in kwaliteit en concurrentiepositie van de dienstensector was een negatief gevolg. De regionale overheid heeft dan ook besloten om in het kader van een integraal ontwikkelingsplan voor de haveninfrastructuur van de ARM een oplossing te ontwikkelen. Hiermee moet enerzijds onmiddellijk uitkomst worden geboden in de bestaande situatie. Anderzijds moet de regio worden voorbereid op de uitdagingen van de langere termijn.

Er werd besloten om gebruik te maken van de investeringen die al waren gedaan in een bestaande haveninfrastructuur in Caniçal. Deze waren oorspronkelijk bedoeld voor het tolvrije industriegebied. De gedachte was om de haven van Caniçal via een programma voor de aankoop van installaties, de bouw van havenhoofden en ophogingen, te verbouwen tot de nieuwe handelshaven van Madeira. Deze zou

voldoende groot zijn om het huidige en toekomstige verkeer te kunnen verwerken. Tegelijkertijd moest de haven van Funchal geheel bestemd zijn voor de pleziervaart en de bijbehorende toeristische activiteiten. De havenautoriteit heeft daarom bij de Europese Unie een plan ingediend voor de bouw van de handelshaven van Caniçal. Het plan had een totaalbedrag van 73,5 miljoen euro, waarvoor een bijdrage uit het Cohesiefonds van 42,6 miljoen euro werd goedgekeurd.

Momenteel onderzoekt de nationale overheid nog drie andere plannen die deel uitmaken van het bovengenoemde ontwikkelingsplan. De werkzaamheden uit deze drie plannen omvatten enerzijds de aanleg van een logistieke ondersteuningszone voor de nieuwe haven. Anderzijds de ontwikkeling van de haven van Funchal tot jachthaven voor cruises en aan het toerisme gelieerde watersportactiviteiten (overeenkomstig de aanbevelingen van het plan voor toeristische ontwikkeling van de ARM). Ten slotte onderzoekt de inrichting van de haven van het eiland Porto Santo als haven voor passagiers- en recreatieve pleziervaart.

Na uitvoering van deze plannen kan Madeira beschikken over een optimale en goed geïntegreerde logistieke vervoersketen. Daarmee kan zij één van de belangrijkste doelstellingen van de Unie verwezenlijken, namelijk: het versterken van de economische, sociale en territoriale cohesie ten behoeve van zijn burgers.

Contactadres: [joaoreis@apram.pt](mailto:joaoreis@apram.pt)

Internet: <http://www.portosdamadeira.com>



De haven van Caniçal

## GRIEKENLAND

### Rondweg om Patras



**Totale kosten:** 68 810 508 EUR  
**Subsidiabele kosten:** 48 580 218 EUR  
**Cohesiefonds:** 41 293 186 EUR

„De nieuwe rondweg van Patras maakt deel uit van de Pathe, de autosnelweg Patras-Athene-Thessaloniki. Hij is een zegen voor de stad en de weggebruiker. De oude hoofdweg liep dwars door de stad. Hierdoor ontstonden files en de toegang tot de haven werd belemmerd. De op drie na grootste stad van Griekenland is nu verlost van het doorgaande verkeer (15 000 voertuigen per dag). Automobilisten rijden in 15 minuten om de stad heen, terwijl het vroeger een uur kostte om er doorheen te rijden. Over een afstand van 18,5 km (waarvan de helft gefinancierd door het Cohesiefonds) telt de rondweg maar liefst 12 tunnels, 8 viaducten, 9 bruggen en 5 verkeerspleinen. De grootste mogelijke aandacht werd geschonken aan veiligheid en milieu, de aanplant van bomen en andere landschapsinrichting, de beschermde archeologische locaties, de aanleg van een recreatiepark op de voormalige vuilnisbelt van Patras enz.”

**Dimitrios Tassiopoulos**, afdeling Planning, manager, Eyde Motorway Pathe  
[pathe@tee.gr](mailto:pathe@tee.gr)

## IERLAND

### Station Heuston en zuidwestelijke spoorwegcorridor



**Totale kosten (fase 1):** 135 800 000 EUR  
**EU-bijdrage (fase 1):** 75 000 000 EUR

„De modernisering van het station Heuston en de zuidwestelijke corridor is een van de belangrijkste projecten voor de verbetering van het spoorwegnetwerk rondom Dublin. Voor de gebruikers ontstaat daarmee ook een duidelijker onderscheid tussen stoptreinen en de intercitytreinen die Dublin met Cork verbinden. De aanleg van nieuwe sporen en seinen en uitbreiding van het aantal perrons van 5 tot 9, het doortrekken van een spoor naar Inchicore, de verbouw van een brug en de uitbreiding van het aantal winkels zijn de werkzaamheden voor Heuston in de eerste fase van het project. Tijdens een tweede fase werd een extra lijn tussen Inchicore en Cherry Orchard in gebruik genomen, alsmede twee extra sporen tussen Cherry Orchard en Hazelhatch aan de zuidwestelijke corridor. Station Heuston werd volgens planning in 2004 voltooid en is momenteel volledig operationeel.”

**Tom Finn**, directeur Planning, Iarnrod Eireann  
[tom.finn@irishrail.ie](mailto:tom.finn@irishrail.ie)

## SPANJE

### Opruimen van linaan



**Totale kosten:** 47 692 231 EUR  
**EU-bijdrage:** 38 153 785 EUR

„In de loop der tijd heeft de uitstoot van een fabriek die het krachtige bestrijdingsmiddel linaan (HCH) produceerde grote delen van de linkeroever van de Nervión-Ibaizabal vervuild. Deze vervuiling is een bedreiging gaan vormen voor de bevolking van de agglomeratie Bilbao. Om dit probleem op te lossen heeft de Baskische regering besloten de met linaan en zware metalen vervuilde grond op te slaan op een streng beveiligde stortplaats en daar een verwerkingsfabriek te bouwen waar het HCH kan worden vernietigd. De fabriek kon worden gebouwd met een investering van 12,5 miljoen euro. Zij heeft 3 200 ton linaan verwerkt tussen 1999 en 2001. Hierdoor was het mogelijk 191 480 m<sup>2</sup> land te saneren en weer in gebruik te nemen.”

**José Luis Aurrecoechea Urquijo**, algemeen directeur van IHOBE, de dienst Milieubeheer van de Baskische regering  
[dgeneral@ihobe.net](mailto:dgeneral@ihobe.net)

## PORTUGAL

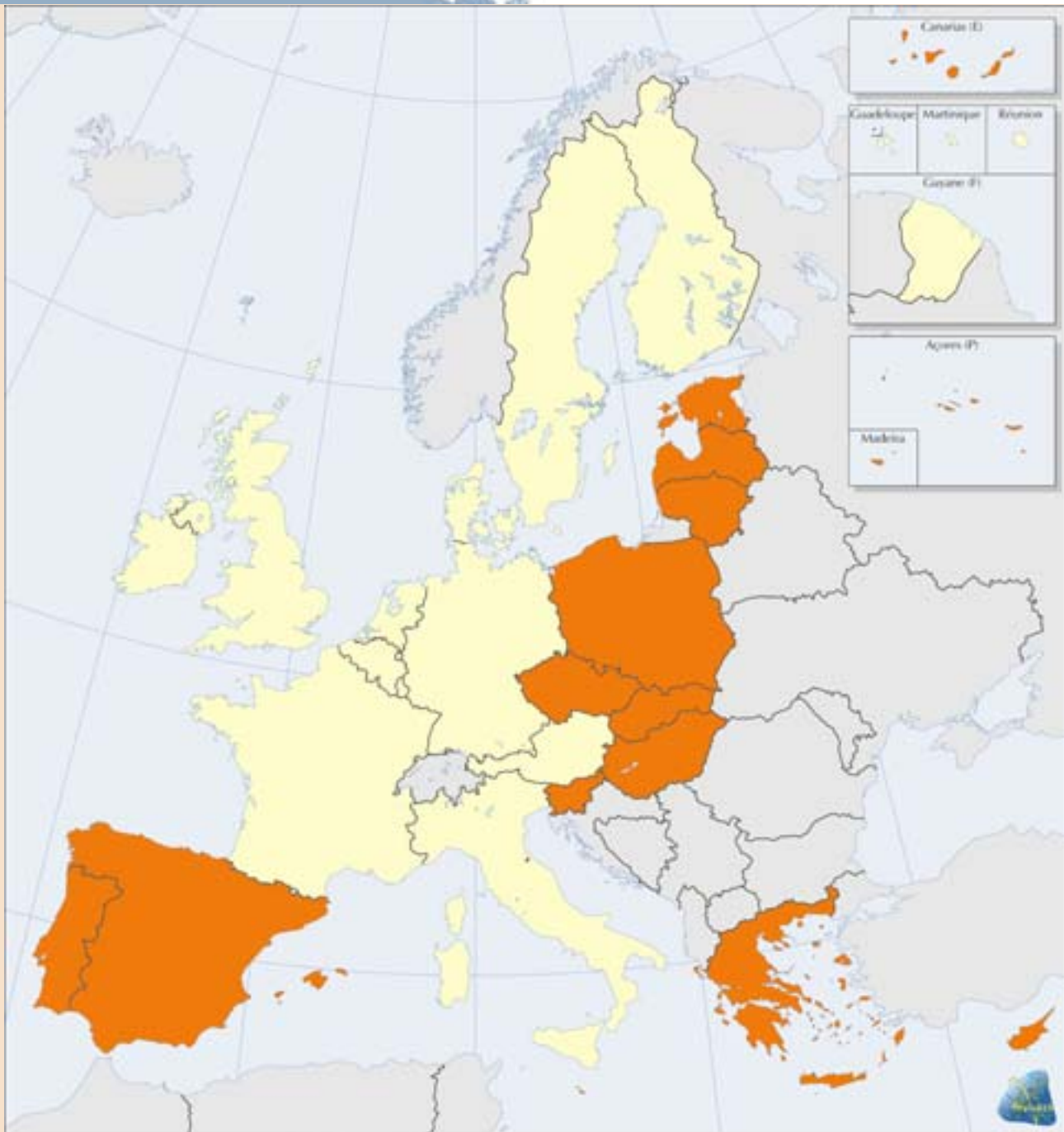
### Watervoorziening en riolering in de Alto Zêzere e Còa



**Totale kosten:** 178 403 880 EUR  
**EU-bijdrage:** 112 394 450 EUR

„De aanleg van het intergemeentelijk stelsel voor watervoorziening en riolering van de „Alto Zêzere e Còa” vond plaats in het district Guarda en een deel van het district Castelo Branco (Beira Interior, centrumregio). Dit project van het Cohesiefonds wil zowel in kwalitatieve als in kwantitatieve zin voldoen aan de waterbehoefte van de bevolking in dit gebied. Tegelijkertijd wil dit project een oplossing bieden voor de ontoereikende voorzieningen voor de behandeling van afvalwater van met name de industrie. Door te zorgen voor een duurzaam beheer en met de beste oplossingen op deze gebieden draagt het project bij aan verbetering van het milieu en van het leefklimaat van de bevolking. Daarmee bevordert het de sociaal-economische ontwikkeling van de regio. Met name moet gewezen worden op de bijdrage van het project aan de afname van de industriële vervuiling en aan het behoud van ecosystemen.”

**Ingenieur Arménio de Figueiredo**, voorzitter van de raad van bestuur van Águas do Zêzere e Còa SA  
[a.figueiredo@adp.pt](mailto:a.figueiredo@adp.pt)



## De cohesielanden (2004-2006)

- De begunstigden van het Cohesiefonds
- Lidstaten die gelden ontvangen uit het Cohesiefonds

0 100 200 km

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries



### Website van Inforegio

De website van Inforegio biedt een volledig overzicht van het Europese regionale beleid. Het laatste nieuws is te vinden in de „Newsroom”:

[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/newsroom/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/newsroom/index_en.htm)

Europese Commissie Directoraat-generaal Regionaal beleid  
Eenheid 01 — Informatie en communicatie  
Thierry Daman  
Tervurenlaan 41, B-1040, Brussel  
Fax (32-2) 296 60 03  
E-mail: [regio-info@cec.eu.int](mailto:regio-info@cec.eu.int)  
[http://europa.eu.int/comm/dgs/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/dgs/regional_policy/index_en.htm)

Informatie over regionale steun van de Europese Unie:  
[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm)

ISSN 1725-8146

© Europese Gemeenschappen, 2004  
Overname van de inhoud van deze uitgave is toegestaan met bronvermelding.

*Printed in Belgium*



Publicatiebureau  
*Publications.eu.int*