



Europese Unie
Regionaal beleid

nl inforegio

| Nr. 18 | December 2005 | **panorama**



**Vervoer als motor van
regionale ontwikkeling**

Inhoud

Vervoer *als motor van regionale ontwikkeling*

Vervoersinfrastructuur op de kruising tussen groei en cohesie in Europa

Hoewel onmisbaar voor regionale economische groei leidt een betere vervoersinfrastructuur slechts onder bepaalde voorwaarden tot meer sociale cohesie.

Duurzaam vervoer, een Europese prioriteit

Het stimuleren van milieuvriendelijk vervoer vormt één van de vier pijlers uit de communautaire strategie voor duurzame ontwikkeling. Geleidelijke ontkoppeling van meer vervoer en economische groei is een kerndoelstelling van het Europese beleid.

Uit de praktijk: Donaulanden

Het EFRO in actie: Frankrijk, Verenigd Koninkrijk, Griekenland, Finland

Uit de praktijk: Interreg IIIB Noordwest-Europa

Reportage: De Algarve op weg

De modernisering van het vervoer valt samen met een nieuwe sociaal-economische fase voor het zuiden van Portugal.

Uit de praktijk: Estland, Letland, Litouwen, Polen, Finland

Uit de praktijk: Spanje

Het Cohesiefonds en het ISPA in actie

3



8



12



13

14



15



19



20



21

Fotos: Europese Commissie (1, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 21), ARGE Donauländer (12), SEEDA (14), CCDDR (15, 16, 18), AEIDL (11, 16, 17, 19), AGILE (13), Angus Transport Forum (13), Gefyra S.A. (13), URBAN II Helsinki (13), Puerto de Barcelona (20), ZSR (21), National Motorway Co. (21), EIB/BEI (21).

Omslag: Containers in de haven van Belfast (Verenigd Koninkrijk).

Aan dit nummer werkten verder mee: Adam Abdulwahab, Maurizio Castelletti, Pierre Ergo, Véronique Faure, Manuel Gavira, Jean-Luc Janot, Mario Rodrigues, Maj Theander.

Eindredactie: Thierry Daman, EG, DG Regionaal beleid

Dit magazine wordt 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

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

Vervoersinfrastructuur op de kruising tussen groei en cohesie in Europa

door Yves Crozet ⁽¹⁾

Hoewel onmisbaar voor de regionale economische groei leidt een betere vervoersinfrastructuur slechts onder bepaalde voorwaarden tot meer sociale cohesie.



Brug over de snelweg Bilbao-Santander (Spanje)

Al bij het eerste begin in de jaren vijftig werd de Europese Economische Gemeenschap geconfronteerd met verschillen in levensstandaard tussen de lidstaten. Zo lagen het Duitse en het Italiaanse BBP per inwoner destijds mijlenver uit elkaar. Een vergelijking van het regionale BBP per inwoner bracht echter een nog grotere kloof aan het licht. Baden-Württemberg of het Île-de-France waren veel rijker dan bijvoorbeeld Puglia of Sicilië. Dit essentiële vraagstuk diende zich bij elke uitbreiding van de Europese Unie opnieuw aan. Onder de nieuwe landen die in de loop der jaren tot de Unie zijn toegetreden (Griekenland, Spanje, Portugal, Polen...) bevonden zich nog steeds regio's waarvan het BBP per inwoner ruim 15 keer onder dat van de rijkste regio's ligt.

In haar streven naar een gelijke levensstandaard in elke lidstaat kon de Europese Unie deze situatie niet voor lief nemen. Evenmin kan de Unie dit overlaten aan de migratiestromen vanuit de armere naar de meer dynamische gebieden. De achterstandsregio's uitzicht bieden op sterke economische groei, zo mogelijk een snellere groei dan die van de overige regio's, is één van de prioriteiten van de Europese Unie geworden. Voor de vervoersinfrastructuur is hierbij een belangrijke rol weggelegd. Die moet ervoor zorgen dat economische groei samengaat met meer sociale cohesie.

Hoewel dit niet per se een „mission impossible” hoeft te zijn, moet toch worden onderstreept dat van een betere infrastructuur geen wonderen moeten worden verwacht. Hoewel onmisbaar voor economische groei leidt een betere vervoersinfrastructuur slechts onder bepaalde voorwaarden tot meer sociale cohesie.

Groei en gelijkheid: het dubbele doel van vervoersinfrastructuur

In markteconomieën hangt economische groei niet alleen af van technische vooruitgang en de hieruit voortvloeiende productiviteitswinst. Zoals Adam Smith en David Ricardo, grondleggers van de politieke economie, van meet af aan hebben aangevoerd, speelt de internationale arbeidsverdeling eveneens een grote rol. Ook in een wereld zonder technische vooruitgang vormen de verbindingen tussen productiegebieden met verschillende productiekosten reeds een factor op zich voor collectieve winst. Deze stelling van beide pioniers is later bevestigd door onderzoek van hedendaagse economen en heeft uiteindelijk geleid tot het bekende „HOS-model” (Heckscher, Ohlin, Samuelson). Volgens deze theorie biedt vrij verkeer van goederen en diensten een volwaardig middel om de ongelijke geografische spreiding van de productiefactoren te compenseren. Iedereen kan dit elke dag aan den lijve ondervinden, al staan we er eigenlijk nauwelijks bij stil. Telkens als we bijvoorbeeld een kop koffie of thee drinken of in onze auto rijden, verbruiken we producten (tropische producten, olie) die zelden uit Europa zelf afkomstig zijn. Dankzij de internationale arbeidsverdeling staan ze echter wel tot onze beschikking.

In dit verband speelt de vervoersinfrastructuur een cruciale rol. Zonder infrastructuur zou er geen goederenverkeer mogelijk zijn en zouden er geen geografische verbindingen bestaan. Duitse auto's, Zweedse meubels en Finse telefoons worden in heel Europa verkocht, net als groenten en fruit uit Spanje en wijn uit Italië. Voor de producenten betekent de ontwikkeling van gedegen

⁽¹⁾ Hoogleraar economische wetenschap, Université Lyon2, directeur van het LET (Laboratoire d'Economie des Transports), UMR CNRS nr. 5593 (www.let.fr).

vervoersmogelijkheden: verruiming van hun afzetgebied, groot-schaligere productie en lagere kosten per eenheid. Aangezien de extra vervoerskosten in het niet vallen bij de bespaarde eenheidskosten, zijn de eindgebruikers de grote winnaars in dit systeem. Zij profiteren namelijk voortaan van een gediversifieerde economie met uitwisseling van „kleine verschillen” tussen de Europese landen. Duitsers kunnen ook Spaanse auto's kopen en Franse fijnproevers kunnen ook genieten van Italiaanse wijn...

De vervoersinfrastructuur moet in de eerste plaats een bijdrage leveren aan de trendmatige kostendaling en de hieruit voortvloeiende algemene economische groei. Daar blijft het echter niet bij. Ook moet worden gekeken naar de concrete gevolgen in de regio's. De ervaring leert dat de productie- en consumptiecentra, uiteraard met het oog op de toegankelijkheid, meestal dicht bij de beste infrastructuur liggen. De aanleg van de spoorlijnen in de 19e eeuw en de bouw van de snelwegen en luchthavens in de 20e eeuw hebben dit beeld bevestigd. De vervoersinfrastructuur heeft een aanzienlijke invloed op de ontwikkeling en de positie van de regio's. De goed bereikbare gebieden zijn beter af dan de geïsoleerde. Daarom is de aanleg en financiering van vervoersinfrastructuur sinds jaar en dag een speerpunt in het beleid van de verschillende landen. Ter versteviging van hun positie houden zij zich reeds lang bezig met de aanleg van kanalen, spoorwegen en snelwegen om de bereikbaarheid van hun grondgebied te verbeteren.

De Europese Unie werd met hetzelfde probleem geconfronteerd. Het rapport-MacDougall⁽²⁾ wees er in 1977 al op dat de perifere en weinig ontwikkelde regio's over een moderne infrastructuur moesten kunnen beschikken om toegang te krijgen tot de markten. Dit ten behoeve van zowel hun eigen bevoorrading als de lokale afzet van geproduceerde goederen. Niet voor niets is de financiering van infrastructuurprojecten uitgroeit tot één van de pijlers van de intracommunautaire solidariteit. Terwijl de solidariteit tussen mensen (sociale verzekeringen, hulp aan kansarmen) grotendeels een bevoegdheid van de lidstaten is gebleven, heeft Europa de solidariteit tussen regio's gebruikt om de sociale cohesie te versterken door de levensstandaarden naar elkaar toe te laten groeien. Zo hebben landen als Griekenland, Spanje⁽³⁾ en Portugal veel financiële steun van Europa ontvangen (subsidies en leningen van de EIB) voor de verbetering van hun spoor- en wegennet. In mindere mate gaat hetzelfde nu op voor zowel de tien nieuwe lidstaten als de kandidaat-lidstaten. De verbetering



Nieuw treindepot in Drogheda (Ierland)



Aalborg (Denemarken): de regionale luchthavens stimuleren de economische ontwikkeling

en onderlinge aansluiting van de vervoersnetwerken zijn een concrete uiting van communautaire solidariteit. Dit blijkt ook uit de Europese „corridors” of, recenter, het rapport-Van Miert⁽⁴⁾, waarin wordt voorgesteld om ruim twintig grote, hoofdzakelijk grensoverschrijdende en dus internationale infrastructuurprojecten door Europa te laten cofinancieren.

Cohesie versus polarisatie

Een en ander maakt wel duidelijk dat er vanwege het aanzienlijke economische en sociale belang van vervoersinfrastructuur weer een impuls gegeven zou moeten worden aan de grote openbare werken. De projecten uit het rapport-Van Miert zouden snel moeten worden opgestart en de hiermee samenhangende financiële en budgettaire beslissingen mogen niet op zich laten wachten. Waar komt dan het gevoel vandaan dat Europa, maar ook veel lidstaten zelf, deze stap niet durven te zetten? Wat is dat toch voor stemmetje dat ons voortdurend in het oor fluistert dat we van vervoersinfrastructuur geen wonderen moeten verwachten? Dat de voorspelde groei en cohesie ook wel eens uit zouden kunnen blijven? Dat er zich ongewenste neveneffecten voor kunnen doen, bijvoorbeeld voor het milieu? Deze vragen mogen niet worden weggewuifd of met een stilzwijgen worden beantwoord. Ze moeten bijzonder serieus worden genomen, want ze kunnen een licht werpen op de criteria voor het welslagen van de dubbele doelstelling die aan de vervoersinfrastructuur wordt meegegeven.

Laten we eerst eens kijken naar de twijfels en zorgen die de publieke en private financierders ervan weerhouden in nieuwe infrastructuurprojecten te stappen.

De eerste twijfel is technisch en economisch van aard: kloppen de verkeersramingen van de projectleiders wel? De afgelopen jaren is herhaaldelijk gebleken dat de schattingen niet bepaald van een gebrek aan optimisme getuigen. Eurotunnel, de Hongaarse snelweg M1, het Rijn-Main-Donau-kanaal... allemaal investeringen die op een teleurstelling zijn uitgedraaid. Met als gevolg dat de beleidsmakers terugdeinzen voor de risico's (reële aanlegkosten, werkelijke verkeersstromen...) en de knoop maar niet kunnen doorhakken, zoals in het geval van de nieuwe treinverbinding tussen Frankrijk en Italië.

⁽²⁾ Europese Commissie, „Report of the Study Group on the Role of Public Finance in European Integration” (MacDougall Report), Brussel, 1977.

⁽³⁾ De Europese steun aan Spanje in de jaren na de toetreding van dit land vertegenwoordigden ruim een decennium lang 1 % van het Spaanse BBP.

⁽⁴⁾ Europese Commissie, „Priority projects for the trans-European transport network up to 2020 — High-Level group report”, Brussel 2003. http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm.

Een tweede zorg is het milieu. Hoe groot is de kans dat nieuwe infrastructuur, met name in de vorm van luchthavens en snelwegen, tot meer niet-duurzame mobiliteit leidt? Inwoners van kwetsbare gebieden waar al een spoorlijn of snelweg doorheen loopt komen in het geweer tegen elk nieuw project, zelfs al gaat het maar om een uitbreiding van iets bestaands.

Het derde bezwaar is sociaal en lokaal gerelateerd. Wie profiteert er echt van nieuwe vervoersinfrastructuur? Zullen de verwachte „structurende effecten” niet eerder destructurend blijken? Heeft een nieuwe snelweg naar een moeilijk bereikbaar gebied niet tot gevolg dat er nog sneller banen en inwoners naar meer ontwikkelde regio's verdwijnen? De verwachte gelijke levensstandaard zou dan hoofdzakelijk tot stand komen door arbeidsmobiliteit, die dan weer ten koste zou gaan van de solidariteit.

Al deze twijfels zijn terecht. Met een vrijwel volledige stabilisering van de Europese bevolking in het vooruitzicht en met de dominantie van duurzame ontwikkeling kan vervoersinfrastructuur niet meer worden voorgesteld als een wondermiddel tegen elke kwaal. Het is duidelijk dat sommige projecten, al dan niet geruggensteund door een sterke gelegenheidslobby, afgeblazen of uitgesteld moeten worden. Sceptis over de indrukwekkende verkeersramingen dient de regel te zijn. Hier mag echter niet uit worden geconcludeerd dat Europa geen nieuwe infrastructuurprojecten meer moet financieren. Zulke projecten blijven zowel om economische als sociale redenen nodig, maar aan de uitwerking en planning ervan zouden verschillende voorwaarden moeten worden verbonden.

Allereerst moet er onderscheid worden gemaakt tussen landen met een levensstandaard ver beneden het Europese gemiddelde enerzijds en de meest ontwikkelde regio's anderzijds. Het is niet de bedoeling dat het Polen of Griekenland uit milieuoverwegingen onmogelijk wordt gemaakt een fatsoenlijk wegennet aan te leggen. Mobiliteit van personen en goederen is zoals bekend een bepalende factor voor economische groei. Dat mag niet worden vergeten. Dat overdreven investeringen en subsidies voor verkeersarme infrastructures een halt moeten worden toegevoegd betekent niet dat projecten in nieuwe of oude lidstaten helemaal uit den boze zijn. Publiek-private samenwerking (PPS) is



Intermodaal rail/wegplatform in Prato (Italië)

nu een uitstekend middel om het kaf van het koren te scheiden in het aanbod van infrastructuurprojecten. De risico's kunnen namelijk beter worden ingeschat en optimaal tussen de betrokken partijen worden verdeeld. Over de verkeersrisico's bijvoorbeeld wordt van de overheden volledige duidelijkheid verwacht: zijn ze wel of niet bereid die op zich te nemen?

Ook de gevolgen voor de economische groei en de sociale cohesie vereisen meer helderheid. In plaats van algehele verbetering in het vooruitzicht te stellen is het logischer om de polariserende effecten van elk infrastructuurproject te belichten. De positieve en negatieve gevolgen van de nieuwe verkeersstromen worden immers niet gelijkmatig gespreid. Voorts zouden de algemene beschrijvingen van de „structurende effecten” plaats moeten maken voor modellen ter simulatie van de wisselwerking tussen vervoer en locatie. Dit om beter uit te kunnen maken wie erop vooruit of achteruitgaat. Deze werkwijze kan tot meer of minder openlijk gemarchandeerd leiden. Weliswaar niet de mooiste vorm van democratie, maar wel een uiting ervan.

Het wordt dus tijd om de invloed van vervoersinfrastructuur op de economische groei en de sociale cohesie in een ander licht te bekijken. De basismechanismen zijn weliswaar gelijk (lagere productiekosten, groter afzetgebied, polarisatie), de uiteenlopende gevolgen hiervan verdienen echter meer duidelijkheid.



Vervoersdienst per hovercraft in Kalmar (Zweden)

Investeren in vervoer is investeren in regionale ontwikkeling: een principe en een prioriteit van de EIB

Met 43,2 miljard euro aan leningen ter verwezenlijking van de EU-doelstellingen in 2004 is de Europese Investeringsbank (EIB) de grootste financiële instelling van de Europese Unie. Het stimuleren van investeringen in vervoer vormt één van de kernactiviteiten van de bank.

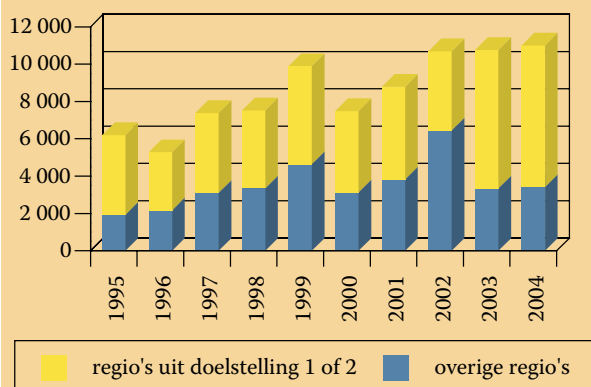
De EIB is de grootste geldschietster van de trans-Europese vervoersnetwerken, met ruim 60 miljard euro aan investeringen op dit gebied sinds 1993. Deze immer omvangrijke en uiterst complexe projecten gaan vaak gepaard met grote maatschappelijke debatten en forse uitdagingen voor het milieu. Vanwege de ernstige risico's op vertraging bij de uitvoering moet elk project terdege worden voorbereid en op de voet worden gevolgd.

De afgelopen tien jaar heeft de EIB in alle vervoerssectoren projecten gefinancierd, gaande van de weg (nieuwe wegen en snelwegen, verbetering van met name het Griekse, Spaanse en Portugese wegennetwerk) en het spoor (modernisering van het gewone spoor en aanleg van nieuwe HST-lijnen in Frankrijk, België, Spanje, Italië, Nederland en het Verenigd Koninkrijk) tot en met de zee (uitbreiding of modernisering van havens in onder andere Nederland, Portugal, Spanje, Griekenland en Zweden) en de lucht (verbetering van de luchthaveninstallaties in bijvoorbeeld Italië, Griekenland, Duitsland en Ierland). Ook is de EIB nadrukkelijk aanwezig in de nieuwe lidstaten om de economisch onontbeerlijke ontwikkeling van de vervoersinfrastructuur daar kracht bij te zetten.

Tevens financiert de bank stedelijke vervoersprojecten. De afgelopen vijf jaar is hier 10,7 miljard euro voor uitgetrokken, waarvan 92 % voor overheidsinitiatieven. Door de overstap van eigen naar openbaar vervoer te stimuleren en bij te dragen aan het terugdringen van opstoppingen helpen dergelijke projecten niet alleen om de luchtvervuiling en de geluidsoverlast aan te pakken, maar ook om het broeikas effect tegen te gaan dankzij een efficiënter energiegebruik en minder CO₂-uitstoot. Ze zorgen met andere woorden voor een betere levenskwaliteit.

Grote investeringen in het regionale EU-vervoer vergroten de sociale cohesie, bevorderen de geografische cohesie en versterken de concurrentiekracht van de regio's in de uitgebreide Unie. Vanwege hun positieve invloed op het verkeer van personen en goederen tussen lidstaten geven investeringen in vervoer een forse impuls aan de interne

Vervoer (1995-2004) — Spreiding van de leningen in de EU-25 naar gebiedscategorieën (in miljoen euro)



markt en de cohesie in Europa. Een groot deel van de leningen van de EIB is bestemd voor achterstandsregio's.

Eén van de kerntaken van de EIB is de sociale en economische cohesie in de EU ondersteunen door bij te dragen aan het terugdringen van de regionale ongelijkheid. De rol die de EIB sinds haar oprichting in 1958 vervult in de regionale ontwikkeling is na de uitbreiding van de Unie tot 25 landen in 2004 steeds opnieuw onderstreept en uitgebreid.

In 2004 heeft de EIB ruim 28 miljard euro aan leningen verstrekt voor regionale ontwikkeling. Dit is 70 % van het totaal aan leningen door de EIB binnen de EU-25. De investeringen in de vervoerssector maakten 40 % van deze steun voor regionale ontwikkeling uit. Meer dan de helft van de leningen aan de vervoerssector in de structuurfondsregio's was bestemd voor het spoor. Dit werd met name geïnvesteerd in tal van projecten voor spoorverbindingen in en rond steden (tram, metro, treinverbindingen in voorsteden).

De bijdrage van de EIB aan de communautaire programma's en doelstellingen berust op de financiering van degelijke projecten. Om in aanmerking te komen voor financiële steun van de EIB moet worden aangetoond dat een project behalve economisch duurzaam en milieuvriendelijk tevens financieel en technisch haalbaar is. De procedure voor de projectselectie bestaat deels uit een controle van deze aspecten en een analyse van het regelgevende kader, de voorgenomen investeringen in de betreffende sector en de geplande uitvoering hiervan. Tijdens deze selectiefase verstrekt de bank waardevolle adviezen aan de projectleiders. Deze rol maakt zeker in de meest achtergestelde regio's van de Unie mede de meerwaarde van de EIB uit.

Samenwerking tussen de communautaire instellingen

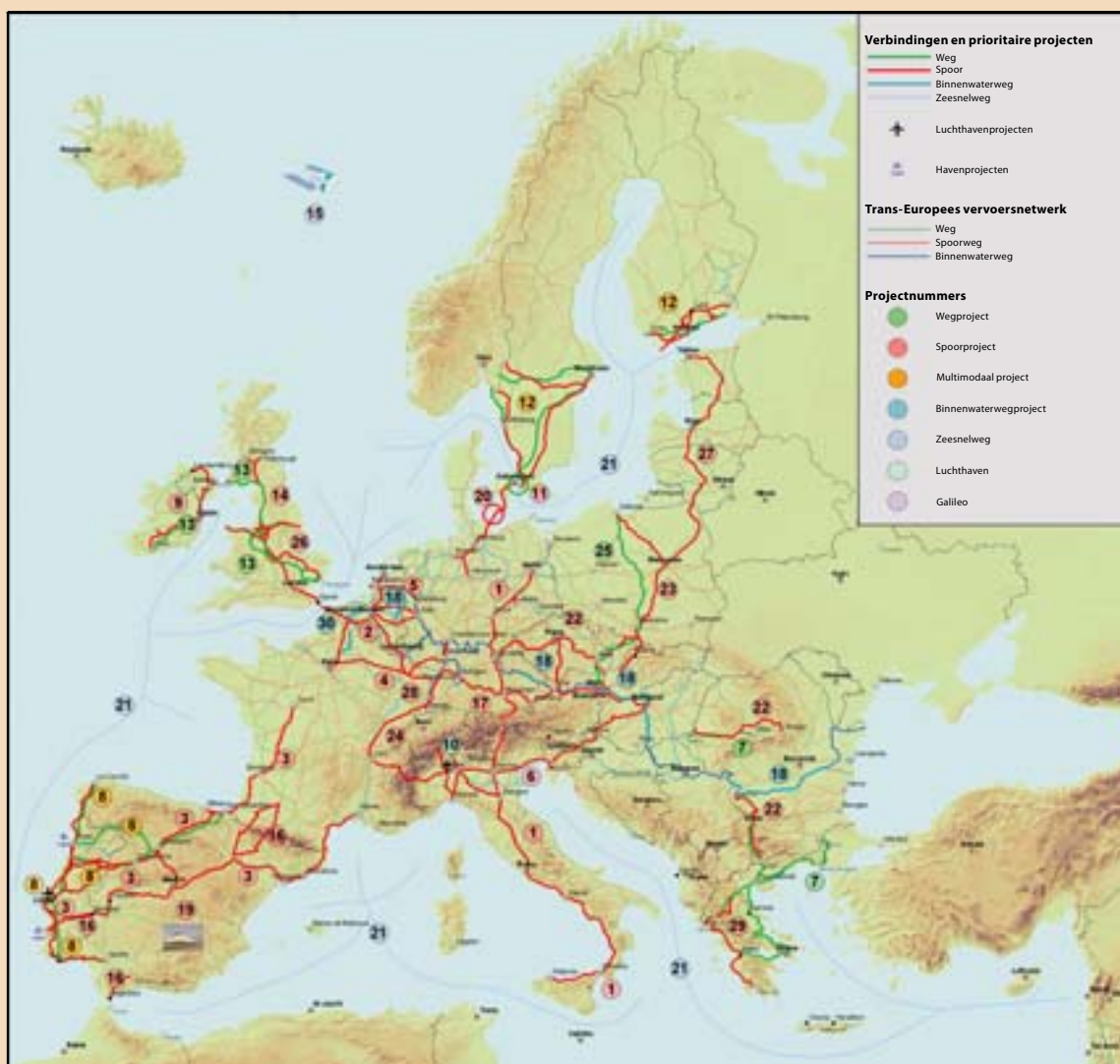
In de loop der jaren zijn de EIB en de Commissie met name op het gebied van regionale ontwikkeling steeds hechter gaan samenwerken. In 2000 hebben beide instellingen een kaderovereenkomst getekend om deze samenwerking een officiële basis te geven en na te gaan hoe de leningen van de EIB en de instrumenten van de Commissie elkaar aan kunnen vullen.

De EIB is betrokken bij de voorbereiding en uitvoering van de programma's voor regionale ontwikkeling en streeft hierbij naar een optimale inzet van de beschikbare middelen. Op verzoek van de Commissie analyseert de bank projecten waarvoor Europese steun werd aangevraagd. In 2004 bijvoorbeeld zijn er 33 financieringsaanvragen doorgelicht. De samenwerking omvat eveneens de cofinanciering van projecten, een activiteit die steeds meer aan belang wint in de nieuwe lidstaten nu ze veel meer aanspraak kunnen maken op Europese steungelden.

De EIB en de Commissie hebben hun samenwerking onlangs verder uitgebreid met de invoering van een nieuw steunprogramma („Jaspers” — Joint Assistance to Support Projects in the European Regions) om de lidstaten te begeleiden bij het selecteren en voorbereiden van grote EFRO- of Cohesiefondsprojecten. Dit programma komt vooral van pas bij de behandeling van de vaak ingewikkelde, grootschalige en tijdrovende vervoersprojecten.



Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T): verbindingen en prioritaire projecten



Verbindingen en prioritaire projecten

- Spoorlijn Berlijn/Verona/Milaan-Bologna-Napels-Messina-Palermo
- Hogesnelheidslijn Parijs-Brussel/Brussel-Keulen-Amsterdam-Londen
- Hogesnelheidslijn Zuidwest-Europa
- Hogesnelheidslijn Oost
- Betuwelijn
- Spoorlijn Lyon-Triëst-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest-Ukrainse grens
- Snelweg Igoumenitsa/Patra-Athina-Sofia-Budapest
- Multimodale verbinding Portugal/Spanje-rest van Europa
- Spoorlijn Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (voltooid in 2001)
- Malpensa (voltooid in 2001)
- Öresund-brug (voltooid in 2000)
- Noordse driehoeksverbinding spoor/weg
- Wegverbinding Verenigd Koninkrijk/Ierland/Benelux
- Hoofdverbinding aan de westkust
- Galileo
- Goederenspoorlijn Sines/Algeciras-Madrid-Parijs
- Spoorlijn Parijs-Straatsburg-Stuttgart-Wenen-Bratislava
- Rivierverbinding Rijn/Maas-Main-Donau
- Interoperabiliteit tussen hogesnelheidslijnen in Spanje en Portugal
- Spoorlijn over de Fehmarn Belt
- Zeesnelwegen
 - Snelweg van de Baltische Zee (tussen de landen aan de Baltische Zee en in Midden- en West-Europa, met inbegrip van de verbinding via het kanaal tussen de Noordzee en de Baltische Zee (Kieler Kanaal));
 - Zeesnelweg West-Europa (vanuit Portugal en Spanje via de Atlantische boog naar de Noordzee de Ierse Zee);
 - Zeesnelweg Zuidoost-Europa (vanaf de Adriatische Zee naar de Ionische Zee en de oostelijke Middellandse Zee om Cyprus te bereiken);
 - Zeesnelweg Zuidwest-Europa (westelijke Middellandse Zee) tussen Spanje, Frankrijk, Italië en Malta, met aansluiting op de zeesnelweg Zuidoost-Europa.
- Spoorlijn Athene-Sofia-Budapest-Wenen-Praag-Neurenberg/Dresden
- Spoorlijn Gdansk-Warschau-Brno/Bratislava-Wenen
- Spoorlijn Lyon/Genève-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen
- Wegverbinding Gdansk-Brno/Bratislava-Wenen
- Spoor/wegverbinding Ierland/Verenigd Koninkrijk/Europees vasteland
- „Rail Baltica”: lijn Warschau-Kaunas-Riga-Tallin-Helsinki
- „Eurocaprail” op de spoorlijn Brussel-Luxemburg-Straatsburg
- Spoorlijn van de intermodale corridor Ionische Zee/Adriatische Zee
- Rivierverbinding Seine-Schelde

(Ref.: Besluit nr. 884/2004/EG van 29 april 2004)



Duurzaam vervoer, een Europese prioriteit

Het stimuleren van milieuvriendelijk vervoer vormt één van de vier pijlers van de communautaire strategie voor duurzame ontwikkeling. Geleidelijke ontkoppeling van meer vervoer en economische groei is een kerndoelstelling van het Europese beleid.



Gemoderniseerd kanaal bij Coevorden (Nederland)

Een degelijke vervoersinfrastructuur is essentieel voor een gezonde maatschappij en een sterke economie. Het laat vrij verkeer van goederen, diensten en personen en mogelijkheden voor inter- en intraregionale verbindingen toe. Ook zorgt een goede infrastructuur voor de nodige arbeids-, studie- en vrijetijds mobiliteit. Niet voor niets vormen investeringen in vervoer al sinds jaar en dag een prioriteit in het structuur- en cohesiebeleid van de Europese Unie.

Vervoer heeft echter ook een aanzienlijke invloed op gezondheid en milieu, zeker als het gaat om het broeikas effect, luchtvervuiling, geluidshinder, ruimtelijke ordening en verstoring van de natuurlijke habitats. In de vervoerssector worden veel fossiele brandstoffen en andere niet-duurzame vormen van energie gebruikt. Bovendien vallen er jaarlijks vele doden bij verkeersongevallen. Nog afgezien van de economische verliezen die ermee gepaard gaan, wijzen deze problemen nog eens op het — essentiële — belang van duurzaamheid. Uit de huidige ontwikkelingen in het vervoer blijkt echter dat het „laissez faire” in de praktijk en in het beleid zijn langste tijd gehad heeft.

Aan de groei van het vervoer komt voorlopig nog geen eind. Bij het personenvervoer wordt deze groei bepaald door de mate waarin de auto wordt gebruikt. In de meeste EU-landen wordt een stabilisering van de autodichtheid verwacht, al zal het in de nieuwe lidstaten nog wel even duren voor het zover is. Tot 2010 zal het aantal auto's in de EU nog fors stijgen. Bij het goederenvervoer leiden de economische

groei en moderne transportmethodes (zoals „just in time” en „flowproductie”) voor meer vracht. Naar verwachting zal alleen al het vrachtwagenverkeer in 2010 bijna 50 % hoger liggen dan in 1998.

Doordat de meeste groei bij het weg- en luchttransport terecht komt, zal de ongelijke spreiding tussen de vervoersmodaliteiten verder toenemen. Dit heeft dan weer meer brandstofverbruik, geluidshinder en behoefte aan ruimte voor de infrastructuur tot gevolg.

Deze analyse gaat niet alleen op voor de Europese Unie, maar geldt voor bijna alle ontwikkelde economieën. Ook met extra maatregelen tegen de negatieve gevolgen van het toenemende vervoer kan er zonder veranderende gewoontes en nieuw beleid niet tegelijkertijd aan de roep om duurzame oplossingen en aan de behoeften van de uitdijende vervoerssector worden voldaan. Zo zou milieuduurzaamheid mede als criterium moeten gelden voor communautaire steun in het kader van het cohesiebeleid.

De zwaai van Göteborg

In mei 2001 benadrukte de Europese Raad van Göteborg nogmaals het belang van duurzame ontwikkeling, één van de hoofddoelstellingen uit de Verdragen van de Europese Unie. Tevens voegde de Raad milieuduurzaamheid als

nieuwe dimensie aan de Lissabon-strategie voor concurrentievermogen en werkgelegenheid toe. Voorts heeft de Raad opgeroepen tot een duurzaam vervoersbeleid door het gebruik van milieuvriendelijke vervoersmethodes te stimuleren en de kosten voor milieu en maatschappij door te rekenen aan de gebruiker. Hiermee wordt de strijd aangeboden tegen de toename van het wegverkeer, de opstoppingen, de geluidshinder en de vervuiling. In dit verband werd van duurzaam vervoer één van de pijlers van de communautaire strategie voor duurzame ontwikkeling gemaakt. Eén van de hoofddoelstellingen van het Europese vervoersbeleid is het geleidelijk ontkoppelen van vervoerstoe-namen en economische groei.

Voor een duurzaam vervoersstelsel is niet alleen nieuwe infrastructuur nodig, maar moet ook worden geïnvesteerd in een efficiënter en milieuvriendelijker gebruik van de bestaande infrastructuur. Duurzaam vervoer vereist dus een bundeling van allerhande beleidsinitiatieven, waaronder ook ondersteunende regelgeving (bijvoorbeeld meer gebruik van „reële” prijzen voor de vervoersgebruikers op basis van de negatieve externe gevolgen, zoals het broeikas-effect), en raakt onder andere aan domeinen die dicht tegen het regionale beleid aanleunen (zoals het beheer van stadsontwikkeling).

Bij regionaal beleid in het teken van sociale en economische cohesie moet dan ook rekening worden gehouden met de milieuduurzaamheid van de te financieren nieuwe infrastructuur, zeker als deze helpt bij de omschakeling naar ander vervoer. Verder dient er steun te worden geboden aan projecten ter verbetering van de bestaande vervoersinfrastructuur, zoals de „intelligente vervoerssystemen” ⁽¹⁾, interoperabiliteit en intermodaliteit. Het accent moet ook worden gelegd op duurzaam stadsvervoer. Ten slotte dient te worden gekozen voor infrastructuur op plaatsen waar de plannen, maatregelen of voorwaarden aanwezig zijn om de economische groei te kunnen stimuleren.

De invoering van een milieuduurzaam vervoersstelsel vergt echter wel tijd. In haar witboek over vervoer ⁽²⁾ gaat de



Op Sardinië (Italië) kon dankzij de „Groene trein” weer een oude spoorweg in gebruik worden genomen

Commissie uit van 30 jaar. De eerste maatregelen op weg naar de doelstellingen zouden echter onmiddellijk moeten worden uitgevoerd. Zo heeft de Commissie de behoefte benadrukt aan daadkrachtiger beleid om de negatieve gevolgen van het groeiende vervoersaanbod tegen te gaan. Het witboek stelt drie soorten maatregelen voor: a) prikkels voor de overstap van weg- naar minder milieuschadelijk vervoer; b) aanleg van infrastructuur die tot minder vraag naar vervoer leidt en uiteindelijk gepaard gaat met gebruikersprijzen waarin alle maatschappelijke kosten worden verrekend; c) ondersteuning van initiatieven voor een gezonder stadsmilieu en een betere ruimtelijke ordening.

Acties ter ondersteuning van duurzaam vervoer tussen 2000-2006

Overeenkomstig de algemene bepalingen van de structuurfondsen voor de periode 2000-2006 ⁽³⁾ worden in de oriëntaties van de Commissie de lidstaten aanbevolen om de door de Europese Unie medegefinancierde vervoersprojecten op te nemen in coherente strategieën voor duurzaam vervoer.

Zo heeft één van de vier hoofdaanbevelingen van de Commissie uit 1999 voor het vervoer in de huidige programmeringsperiode betrekking op duurzaamheid. De aanpak van de negatieve gevolgen van vervoer moet gelijk opgaan met een stimulering van duurzamere vervoersmethodes. Vooral de programma's voor regionale ontwikkeling zouden aan moeten sluiten bij het streven van de Europese Unie om de uitstoot van broeikasgassen omlaag te brengen. Hierbij dient de aandacht allereerst uit te gaan naar het weg- en luchtvervoer. Het realiseren van deze doelstellingen is echter de verantwoordelijkheid van de lidstaten.

Bij de aanpassing van de oriëntaties in 2003 zijn de voornaamste principes overgenomen uit de door de Europese Raad van Göteborg aangenomen strategie voor duurzame ontwikkeling. De Commissie stelt voor om bij de tussentijdse evaluatie van de programma's zo veel mogelijk uit te gaan van de oriëntaties in hun gewijzigde vorm. Om de



In Hasselt (België) is het openbaar vervoer sinds 1997 gratis

⁽¹⁾ „Intelligente vervoerssystemen” (IVS) omvatten een scala aan technieken om het vervoer veiliger, efficiënter, betrouwbaarder en milieuvriendelijker te maken zonder de bestaande infrastructuur per se te moeten wijzigen.

⁽²⁾ „European transport policy for 2010: time to decide”, COM (2001) 370.

⁽³⁾ Artikel 10 (3) van Verordening (EG) nr. 1260/1999 van de Raad (ER).

doelstellingen van Göteborg daadwerkelijk dichterbij te brengen is er voor de uitvoering van deze gewijzigde oriëntaties en voorgestelde maatregelen echter meer tijd nodig dan de huidige programmeringsperiode biedt.

Uit de beschikbare gegevens blijkt dat het wegvervoer in de programma's voor de regio's uit doelstelling 1 nog altijd meer dan de helft van het bedrag aan vervoersinvesteringen opslorpt. In de regio's uit doelstelling 2 krijgt deze sector eveneens het meeste geld toebedeeld, zij het in geringere mate (42 %). De vervoersmodaliteiten die als minder schadelijk voor duurzame ontwikkeling worden beschouwd trekken ongeveer 40 % van de geplande middelen uit doelstelling 1 aan, tegenover 57 % onder doelstelling 2.

Uit deze cijfers blijkt dat investeringen in andere sectoren dan weg- en luchtvaart in de regio's uit doelstelling 2 de boventoon voeren. In de regio's uit doelstelling 1 vertegenwoordigen deze twee sectoren samen daarentegen 40 % van het totaal, een resultaat dat onder het gewenste evenwicht ligt.

Voor de ontwikkeling van intelligente vervoerssystemen voor een efficiënt beheer van de verkeersstromen is 114 miljoen euro uitgetrokken.

Het moge duidelijk zijn dat de moeilijke bereikbaarheid van de vaak afgelegen regio's uit doelstelling 1 en de komst van de nieuwe lidstaten oorzaak zijn van de sterke tendens om te investeren in het wegnnet, één van de hoofdoorzaken van de uitstoot van broeikasgassen.

De toetreding van de tien nieuwe lidstaten is geen bepalende factor in dit scenario geweest, maar heeft wel bijgedragen aan de huidige situatie. Kreeg het spoor in deze landen voorheen nog voorrang op het wegnnet, met de intrede van de markteconomie is deze verhouding omgeslagen. Het goederenvervoer werd in korte tijd overgeheveld van spoor naar weg. Door het toenemende privé-vervoer moet er meer ruimte voor het verkeer worden gemaakt om tegemoet te kunnen komen aan de nieuwe behoeften van een veranderende economie. Hierdoor steeg de vraag naar wegvervoer aanzienlijk.

Over het geheel genomen tonen de infrastructuurprogramma's uit de huidige periode een voortzetting aan van

de trend uit de afgelopen tien jaar in de verhouding tussen de vervoersmodaliteiten. Er is vooral geïnvesteerd in infrastructuur voor het wegvervoer.

Ondanks dit overwicht van investeringen in het wegnnet, hoe dan ook broodnodig voor de bereikbaarheid van minder ontwikkelde regio's, zijn er in de programma's voor 2000-2006 met name in de openbaarvervoerssector ook tal van voorbeelden van milieuvriendelijke vervoersprojecten te vinden.

Deze analyse geldt voor de programmering zoals die er nu uitziet. Hierin zouden zich nog wijzigingen kunnen voordoen naarmate de Göteborg-strategie verder wordt omgezet in de verschillende programma's. Ook zou het eerder geschetste scenario in de cohesielanden (*) waarschijnlijk anders uitvallen vanwege de aanzienlijke investeringen in de spoor- en havensector dankzij de financiële steun uit het Cohesiefonds.

Ongeacht de resultaten aan het einde van de huidige periode zullen de Europese fondsen in elk geval weer afgestemd moeten worden op de strategische doelstellingen van de EU, met duurzaamheid als één van de factoren die het communautaire beleid zijn meerwaarde bezorgen. Dit zou ook richtinggevend moeten zijn voor de toekomstige oriëntaties.

Perspectieven na 2006

In de voorstellen voor verordeningen en strategische oriëntaties ter hervorming van het cohesiebeleid na 2007 wordt ervan uitgegaan dat groei en werkgelegenheid uitsluitend mogelijk zijn door het bedrijfsleven toegang te bieden tot een degelijke vervoersinfrastructuur. Moderne en milieuduurzame infrastructuur is sterk bepalend voor de aantrekkingskracht van de regio's.

Voor een optimaal resultaat uit de vervoersinvesteringen zou de steun van de structuurfondsen en het Cohesiefonds aan een aantal principes moeten voldoen.

Ten eerste zijn er objectieve criteria nodig om te bepalen waar en hoeveel er in infrastructuur moet worden geïnvesteerd. Zo zouden de mogelijke gevolgen moeten worden gemeten aan de hand van het ontwikkelingsniveau, het soort economische activiteit, de dichtheid van de infrastructuur of de mate van dichtslibbing in de betreffende regio. Om een idee te krijgen van de maatschappelijke effecten van het project zou ook de milieudruk nauwkeurig moeten worden berekend.

Ten tweede zou het principe van milieuduurzaamheid overeenkomstig het witboek zo veel mogelijk in acht moeten worden genomen. Het terugdringen van het overheersende wegvervoer door meer plaats te maken voor alternatieve vervoersmodaliteiten en gecombineerd vervoer zou één van de voornaamste doelstellingen moeten zijn.

Ten derde zou er met het oog op de interoperabiliteit in het kader van het ERTMS-systeem (European Rail Traffic Management System) bijzondere aandacht moeten worden besteed aan de



In Wolverhampton (Verenigd Koninkrijk) profiteert ook de tram van een project voor stedelijke vernieuwing

(*) Dertien landen: Griekenland, Spanje, Portugal en, sinds mei 2004, de Tsjechische Republiek, Estland, Cyprus, Litouwen, Letland, Hongarije, Malta, Polen, Slowakije en Slovenië.

modernisering van het spoornet in de groeiregio's door voorrang te geven aan een aantal zorgvuldig geselecteerde trajecten.

Ten vierde zouden de investeringen in de vervoersinfrastructuur gepaard moeten gaan met een gedegen en sterk veiligheidsgericht verkeersbeheer op basis van de nationale en communautaire normen. De nationale en regionale strategieën zouden mede ingegeven moeten worden door de behoefte aan een evenwichtigere en milieuvriendelijkere verdeling tussen de vervoersmodaliteiten. Een verdeling waarin economie en milieu met elkaar in balans worden gebracht. Tevens zouden deze strategieën ruimte moeten bieden aan de intelligente vervoerssystemen en multimodale platforms, met voorop de ERTMS- en Sesame-technologieën (gemeenschappelijk Europees systeem voor het beheer van het luchtverkeer).



Houtoverslag in de haven van Monfalcone (Italië)

Intermodaliteit en interoperabiliteit, twee pijlers van duurzaam vervoer

In het witboek „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010” is de weg uitgestippeld naar een meer milieubepaald evenwicht tussen de verschillende vervoersmodaliteiten.



De behoefte aan mobiliteit neemt in de Europese Unie veel sneller toe dan de capaciteit van de infrastructuur, met steeds meer verkeersopstoppen op de voornaamste weg- en spoortrajecten en dichtslibbing van stad en luchtruim tot gevolg. Tegelijkertijd laten de verbindingen met de perifere regio's nog altijd te wensen over. Een ander negatief effect is dat de verwachte verkeersgroei zonder snel drastisch ingrijpen vooral tot meer drukte op de wegen leidt en in mindere mate terechtkomt bij milieuvriendelijkere vervoersmodaliteiten, zoals het spoor en de kustvaart.

Hoe kan er efficiënt op de behoefte aan mobiliteit worden ingespeeld en tegelijkertijd greep worden gekregen op de negatieve aspecten van vervoer? Als antwoord op deze vraag is in het witboek „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010” (2001) de koers uitgezet naar een meer door het milieu gedicteerd evenwicht tussen de vervoersmodaliteiten in 2010. Deze doelstelling is de tastbaarste bijdrage die de Commissie aan duurzame ontwikkeling, aan de naleving van het Kyoto-protocol en aan de continuïteit van de energievoorziening in de EU kan leveren. Doel is onder andere om het verbruik van fossiele brandstoffen fors terug te dringen en daarmee de uitstoot van CO₂ tegen te gaan, waarvan 28 % afkomstig is van het vervoer.

Intermodaliteit. Bij de ontwikkeling van krachtige alternatieven voor het wegvervoer neemt „intermodaliteit” een voor-aanstaande plaats in. De tijd van losse initiatieven is voorbij. Er zijn maatregelen nodig voor een betere bundeling van ver-

voersmodaliteiten met sterke capaciteitsmogelijkheden in een efficiënt beheerde mobiliteitsketen waarvan alle schakels goed in elkaar grijpen. Dit is een essentiële voorwaarde om opstoppen en vervuiling aan te pakken en een betere kosten-effectiviteitsverhouding tot stand te brengen in het gebruik van de energiebronnen. Hiertoe moet in het bijzonder meer werk worden gemaakt van het spoor, de kustvaart en de binnenvaart. De cijfers spreken voor zich: over 1 km afstand kan met 1 kg olie 50 ton vracht per vrachtwagen, 90 ton per spoor en 127 ton per schip worden vervoerd.

Interoperabiliteit. Dit intermodaliteitsbeleid kan alleen vruchten afwerpen indien blijvend werk wordt gemaakt van de technische harmonisatie en de „interoperabiliteit” van de systemen. Het communautaire „Marco Polo”-programma moet ervoor zorgen dat intermodaliteit geen loze kreet blijft, maar een concurrentieversterkende en economisch gezonde realiteit wordt. De 13 beste acties uit de eerste cyclus van het programma zijn erop gericht 13,6 miljard ton/km vracht van de overvolle wegen over te hevelen naar andere vervoersmodaliteiten. Zo zou vracht in 13 uur tijd met snelle schepen van de haven van Genua naar die van Barcelona moeten worden vervoerd. Hiermee zouden de wegvervoerders een aantrekkelijk geprijsd alternatief krijgen waarmee ze de drukste Europese snelwegen kunnen vermijden.

In juli 2004 heeft de Europese Commissie een tweede „Marco Polo”-pakket voor de periode 2007-2013 gepresenteerd. „Marco Polo II”, goed voor een budget van 740 miljoen euro, omvat nieuwe acties, zoals de „zeesnelwegen” en een aantal verkeersontmoedigende maatregelen, en beslaat eveneens de aan de EU grenzende landen. De Commissie schat dat elke geïnvesteerde euro minstens 6 euro winst voor milieu en maatschappij zal opleveren.

De intermodaliteit dient gepaard te gaan met nieuwe technologieën om de capaciteit van de vervoersnetten te vergroten, de mobiliteit te vereenvoudigen en de veiligheid in alle sectoren te bevorderen. Deze verbeteringen zijn essentieel voor de technische interoperabiliteit van de vervoerssystemen, met name als het gaat om telematica, tolwegen, luchtverkeersbeheer en de verschillende spoornetwerken. Na jaren onderzoek is nu met de uitvoering begonnen. De Commissie acht daarmee de tijd rijp voor drie van haar meest ambitieuze industriële projecten: het systeem voor satellietgestuurde radionavigatie „Galileo”, het Europese systeem voor het beheer van het spoorverkeer (ERTMS) en het industriële project Sesame. Dit laatste betreft het operationele instrument ter begeleiding van de wetgeving inzake het gemeenschappelijke Europese luchtruim.

Donaulanden

„De Donau hoort een volwaardige rol te krijgen in de Europese integratie”

Otto Schwetz, voorzitter van de „Corridor VII — Danube”, ARGE Donauländer, en voorzitter van de werkgroep Vervoer en scheepvaart



Na de pan-Europese vervoersconferenties op Kreta (1994) en in Helsinki (1997) zijn er in Europa tien „multimodale vervoerscorridors” uitgestippeld. Corridor VII komt overeen met de loop van de Donau, de op één na langste rivier van Europa (2 500 km) en één van de voornaamste verbindingaders op het continent. De rivier heeft ruim 300 zijtakken en stroomt door ééntwaalfde van het Europese grondgebied.

De Donau neemt niet alleen als één van de voornaamste Europese waterwegen een belangrijke plaats in, maar ook als rivier met binnenhavens waarvan de activiteiten zich niet tot het vervoer alleen beperken. Naast de zeehavens van Constanza aan de monding van het kanaal Donau-Zwarte Zee telt de Donau 44 binnenhavens. De aansluiting van deze grote waterweg op de overige spoor- en wegcorridors is cruciaal voor de interconnectiviteit en de intermodaliteit van het hele netwerk. De meeste havens van de Donau beschikken immers over spoor- en wegverbindingen die ze aantrekkelijk maken voor gecombineerd vervoer.

Gecombineerd vervoer heeft een sterke opmars gemaakt en de Donau kan een efficiënte schakel vormen in de verschillende logistieke ketens van de Zwarte Zee via de as Rijn–Main–Donau naar het hart van Europa en de Atlantische Oceaan, en omgekeerd.

De scheepvaart heeft echter nog altijd te maken met een aantal obstakels en „flessenhalzen” waardoor de mogelijkheden van de Donau niet ten volle kunnen worden benut en de rivier een mindere positie inneemt dan eigenlijk zou moeten. Ter optimalisering van het vervoer over de Donau zijn er verschillende maatregelen nodig: verbreding en verdieping van de rivier op een aantal plaatsen; modernisering van de havens, scheepswerven en vloten; rationalisering van de operaties; harmonisatie en vereenvoudiging van een aantal institutionele en reglementaire bepalingen.

Naast de problemen rond de scheepvaart dient zich nog een andere moeilijkheid aan. De milieusituatie van de Donau en de Zwarte Zee staat er namelijk zo slecht voor dat dringend ingrijpen is vereist. De afgelopen tien jaar zijn er nationaal en internationaal wel initiatieven ontplooid,

maar deze zijn tot nu toe onvoldoende gebleken om voor verbetering te zorgen en een oplossing te bieden voor de gezondheidsproblemen die eruit voortvloeien. Alleen met gemeenschappelijke spoedacties voor breed milieuherstel in de regio's kan er resultaat worden geboekt. Hiervoor is samenwerking tussen de binnenscheepvaart en de milieudiensten onontbeerlijk. Gebeurt dit niet, dan gaat dit ten koste van de reputatie van de binnenscheepvaart als de milieuvriendelijkste vorm van vervoer.

In de intentieverklaring van Corridor VII, op 6 september 2001 in Rotterdam getekend tussen de ministers van Vervoer uit de tien EU-landen, wordt benadrukt dat er betere aansluitingen moeten komen tussen de Donau en de trans-Europese vervoersnetwerken (TEN-T) en de Zwarte Zee. Er wordt een hele reeks acties voorgesteld om deze doelstelling te bereiken. Tevens is uit het overleg tussen de Corridor-voorzitters gebleken dat er meer samenwerking nodig is. Vandaar het besluit van Corridors IV, VII en X om het samenwerkingsproject „Corridors Zuid-Oost” aan te gaan.

De Donau tot één van de grote vervoersassen in Europa uit laten groeien was ook het hoofdonderwerp van het DCP-proces („Danube Co-operation Process”), waar de interministeriële vergadering van Wenen op 27 mei 2002 de eerste stap in heeft gezet en dat op 14 juli 2004 in Boekarest een vervolg heeft gekregen. Er is overeengekomen dat de Donau als goedkope en milieuvriendelijke vervoersweg volop benut dient te worden voor een zo evenwichtig mogelijke ontwikkeling van de oeverstaten. Hiertoe moet onder andere:

- > de bevaarbaarheid worden verbeterd door de besluiten van de Donaucommissie over de diepte van de vaargeul uit te voeren, dit om doorstrooming van het vrachtvervoer mogelijk te maken (voorrang aan het verwijderen van „versperringen” tussen Straubing en Vilshofen en tussen Wenen en de Oostenrijks-Slowaakse grens);
- > in de havens van de Donau worden geïnvesteerd in de bouw van multimodale beladingsplatforms, overeenkomstig het Europese akkoord inzake de grote waterwegen van internationaal belang (AGN), dat in 1996 in Genève is aangenomen in het kader van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (UN-ECE);
- > een telematicasysteem met rivierinformatie worden ingevoerd. Zo'n systeem zou aanzienlijk meer veiligheid betekenen voor alle riviergebruikers, gaande van vervoerders tot pleziervaarders;
- > financiële steun worden geboden aan projecten waarmee binnenvaart door middel van intermodale knooppunten in de gehele vervoersketen wordt opgenomen;
- > voor vereenvoudiging van de douaneprocedures worden gezorgd, zoals de Donaucommissie ook heeft voorgesteld;
- > het regelgevende kader van de Donau en de Rijn worden geharmoniseerd.

Meer informatie: www.argedonau.at.



De haven van Wenen (Oostenrijk)

FRANKRIJK

Uitbreiding van Port Est, de oostelijke haven van het eiland La Réunion



Totale kosten: 72 740 000 EUR
Bijdrage EU: 29 096 000 EUR

„Het eiland La Réunion in de Indische Oceaan is een ultraperiferie regio. De buitenlandse handel is sterk afhankelijk van de zeescheepvaart, die 99 % van de in- en uitvoer verzorgt (3,5 miljoen ton in 2003). Port Est is de enige commerciële haven van het eiland en verwerkt ruim 90 % van de overslag. De sterke bevolkingsgroei op het eiland betekent een flinke impuls voor het havenverkeer, dat tot 2015 naar verwachting met 50 000 tot 100 000 ton per jaar zal toenemen. De haveninstallaties moeten deze groei volgen en eveneens aangepast worden aan de steeds grotere schepen. Bij de uitbreiding wordt de zwaaiplaats verruimd, de aanloop verbreed en een nieuwe kade aangelegd. Dankzij deze investeringen kan Port Est straks schepen van 80 000 ton ontvangen, betere diensten verlenen en de wachttijden bekorten. Met het oog op de duurzame ontwikkeling worden de gewonnen materialen opgeslagen voor onder andere het onderhoud van de haveninfrastructuur.”

Serge Joseph, directeur van de cel Europa, La Réunion
serge.joseph@agile-reunion.org

GRIEKENLAND

Harilaos Trikoupi-brug



Totale kosten: 770 000 000 EUR
Bijdrage EU (EFRO): 308 000 000 EUR
Lening EIB: 385 000 000 EUR

„De Harilaos Trikoupi-brug tussen Rion en Antirion ten westen van het Kanaal van Korinthis is een snelwegviaduct van 2,88 km dat de Peloponese en het Griekse vasteland met elkaar verbindt. De brug is in augustus 2004, aan de vooravond van de Olympische Spelen in Athene, ingehuldigd en levert de automobilisten circa 40 minuten tijdswinst op. Het bouwwerk, waar in het eerste jaar 4,5 miljoen voertuigen gebruik van hebben gemaakt, is van cruciaal belang voor de lokale en regionale ontwikkeling en betekent de verwezenlijking van de visie van Harilaos Trikoupi, die in de 19e eeuw als eerste minister al van deze aansluiting droomde. Vandaar ook dat de brug naar hem vernoemd werd.”

Yannis Freris, communicatiemanager, Gefyra SA
ifreris@gefyra.gr
www.gefyra.gr

VERENIGD KONINKRIJK

Vraaggestuurd streekvervoer



Totale kosten: 408 800 EUR
Bijdrage EU: 201 743 EUR

„Het „DARTS“-project (Demand Responsive Angus Rural Transport Scheme) in het Schotse district Angus heeft tot doel het lokale openbare vervoer te optimaliseren dankzij een geïntegreerde, klantgerichte, flexibele en duurzame dienstverlening. Dit systeem voor een gebied van 1 270 km² (58 % van het oppervlak van Angus) met 9 742 inwoners (8,9 % van de bevolking van het district) is gebaseerd op een reserveringscentrale met de modernste communicatietechnologie. Er wordt gestreefd naar vervoersoplossingen „van onderaf“, op basis van de omstandigheden en behoeften in landelijk gebied. Ook kan dankzij dit project de technische en organisatorische haalbaarheid van vraaggestuurd vervoer in andere contexten worden gemeten.”

Brian Masson, projectleider, Angus Transport Forum
brian.masson@btinternet.com

FINLAND

Boodschappentas



Totale kosten: 52 647 EUR
Bijdrage EU: 31 102 EUR

„Voor een efficiëntere dienstverlening aan de ouderen is in 1999 het startschot gegeven voor het „Kauppakassi“-project (letterlijk: boodschappentas) in het kader van het Urban-programma in de oostelijke voorsteden van Helsinki. De lokale antennes van de sociale diensten, de vereniging voor ouderenhulp „Hely-koti“ en twee winkels hebben samen twee jaar lang aan een innovatief boodschappensysteem gewerkt. Dit houdt in dat de winkels 's ochtends alvorens te openen de bestellingen gereedmaken en medewerkers van Hely-koti deze vervolgens op komen halen voor bezorging aan huis in hun elektrische bestelwagens. Uit extern onderzoek blijkt dat iedereen er baat bij heeft: de „Boodschappentas“ betekent minder bezorgkosten en meer gemak voor de ouderen; de winkels hebben er een grote groep nieuwe klanten bij; de klanten zijn tevreden; er zijn minder verplaatsingen en het gekozen vervoermiddel, een stille en milieuvriendelijke bestelbus, is uitstekend geschikt voor in woonwijken. De dienst is inmiddels ook in andere wijken ingevoerd.”

Eeva-Liisa Broman, projectleider, Urban II Helsinki
eeva-liisa.broman@hel.fi
www.urbanfinland.info

Interreg IIIB Noordwest-Europa

„De HST-samenwerking, een bijdrage aan het Europese ruimtelijke ordeningsbeleid”

Gösta Weber, projectcoördinator Interreg IIIB „HST4i”, South East England Development Agency (SEEDA)

Het East England Development Agency (SEEDA) coördineert twee transnationale samenwerkingsprojecten rond geïntegreerd vervoer en hogesnelheidstreinen (HST). Bij deze projecten met medefinanciering van het EFRO zijn 32 partners uit vijf landen betrokken: het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, België, Nederland en Duitsland.

Het „HST4i”-project (High Speed Train Integration) draait rond een aantal proefinvesteringen in het HST-netwerk. Met 18 partners in de vijf genoemde landen en een budget van 29 miljoen euro, waarvan 14 miljoen euro afkomstig uit het EFRO, is dit het grootste project uit het programma Interreg IIIB Noordwest-Europa van de Europese Commissie.

Het nauw met HST4i samenhangende project „HSTconnect” is gericht op een betere aansluiting tussen de regionale secundaire vervoersnetwerken en het HST-hoofdnet. HSTconnect telt 14 internationale partners en is voorzien van een budget van 19 miljoen euro, waarvan 8 miljoen euro uit de EU.

Twee voorbeelden van HST-investeringen

Het scala aan investeringen uit beide HST-projecten loopt uiteen van projecten van enkele miljarden euro voor de Olympische Spelen van 2012 tot kleinere operaties, zoals de verbetering van de grensoverschrijdende verbindingen op het HST-station Lille Europe.

In Stratford (Londen) investeert het arrondissement Newham in een voetpad tussen het nieuwe internationale treinstation, het lokale station en het historische stadscentrum. Zo worden niet alleen de nieuwe activiteitenzone en de stadskern met elkaar verbonden, maar ook de omliggende woonwijken. In 2012 is het Olympische park vanuit beide stations bereikbaar.

In België moderniseert de intercommunale Leiedal de regionale spoorlijnen naar de Leievallei voor de verdere aansluiting naar Lille Europe. Bijzondere aandacht gaat hierbij uit naar de milieukwaliteit van de vervoersknooppunten en de weg- en treinstations.

Bij deze twee projecten kan er proefsgewijs worden geïnvesteerd in een optimalere bijdrage van de HST-stations aan de interne cohesie, uitstraling en concurrentiekracht van Noordwest-Europa. Ze gaan gepaard met de aanleg van coherente en complementaire infrastructuur met het oog op een sterkere multicentrale ontwikkeling van dit deel van het continent. Het streven is om de nieuwe stations een sterke impuls te laten geven aan de revitalisering van achteropgeraakte stadsdelen. Tegelijkertijd dienen ze te worden gepast in een leefbare omgeving die aansluit bij het karakter van de omliggende wijken. Eén van de hoofddoelstellingen is een betere inrichting en functionaliteit van de stations voor de reizigers, terwijl de nieuwe infrastructuur een natuurlijke plaats moet vinden in de omgeving. Het station en het omliggende gebied worden hierbij beschouwd als een sociaal, economisch en verkeerskruispunt in de stad.

De transnationale activiteiten, een speerpunt van de HST-projecten

Om de partners meer kennis op te laten bouwen en een breder publiek te bereiken zijn het HST4i- en HST-project voorzien van een internationaal programma met uiteenlopende activiteiten, zoals studies, projectbezoeken, uitwisseling van goede praktijken en workshops. Een voorbeeld van deze laatste is de „HST Design Workshop” in Utrecht op 10 november jongstleden over de inrichting van de gebouwen, de directe omgeving en de toegangswegen van HST-stations. Naar aanleiding van de workshop is er een gids gepubliceerd, de „HST Design Guide”.

Een andere gemeenschappelijke activiteit van beide projecten bestaat uit een effectenonderzoek („HST Impact Study”) om een beeld te krijgen van de „toegevoegde waarde”, sociaal-economische gevolgen en milieu-impact van de investeringen in het kader van HST4i en HSTconnect.

Een strategische aanpak

De HST-projecten brengen in en rond de stations gunstige omstandigheden met zich mee voor economische ontwikkeling en werkgelegenheid. Ook dragen ze bij tot het streven naar duurzaamheid dankzij een lokale en regionale benadering van mobiliteit en mededinging. Strategisch gezien maken de HST-projecten duidelijk dat het EFRO het lokale en regionale vervoer een forse impuls kan geven. Ze bieden meerwaarde door voor een betere inrichting, een snellere uitvoering, extra infrastructuur en nieuwe vaardigheden te zorgen. Ze plaatsen de regionale vervoersplannen in een Europese context en tonen aan dat regionale en lokale partners een nuttige bijdrage kunnen leveren aan de uitvoering van Europees beleid.

Meer informatie: <http://www.hst4i.net>



Het vervoer aan het begin van een nieuw sociaal-economisch tijdperk voor het zuiden van Portugal

De Algarve op weg

Ondanks de nog altijd brede kloof tussen het binnenland en de kust is de armste Portugese regio van vijftig jaar geleden nu de op twee na rijkste per inwoner. Na 2006 is de Algarve normaliter dan ook geen regio uit doelstelling 1 meer. De Europese Unie heeft sterk aan deze vooruitgang bijgedragen door fors te investeren in de verbetering van vervoersinfrastructuur voor zowel weg, lucht als water. Toch blijft er ondanks deze hoogst belangrijke en uiterst zichtbare werkzaamheden nog een punt van zorg bestaan. Als immer naar buiten gerichte en zeer van toerisme afhankelijke regio moet de Algarve de juiste keuzes maken om de groei en werkgelegenheid in stand te houden.



Klaverblad: de Algarve beschikt nu over een snelle verbinding met Lissabon en Spanje

Het is een donkere nacht. Slechts een paar lantaarns werpen een zwak schijnsel op de witte figuren van de huizen van Sanlúcar de Guadiana, aan de overkant, op de Spaanse oever. „Ziet u die motorboten? Die liggen daar de hele nacht voor anker. Om deze tijd kan alleen de dienstdoend arts nog naar de overkant”, vertelt Carlos Cruz, hoofd PR van de regio Algarve. We bevinden ons in Alcoutim (700 inwoners), een dorpje aan de Portugese zijde van de Guadiana, en recht tegenover ons ligt het Spaanse Sanlúcar. Amper tweehonderd meter water scheidt beide plaatsjes van elkaar, maar nog nooit heeft een brug ze bij elkaar gebracht. De dichtstbijzijnde vaste verbinding waar auto's naar Spanje kunnen ligt 50 km naar het noorden, bij Paymogo, of 50 km naar het zuiden, waar in 1992 de internationale Guadianabrug is gereedgekomen. Ondanks de val van de dictatuur in beide „rivaliserende zusterlanden” en hun toetreding tot de Europese Unie vormt de Guadiana hier nog altijd

een moeilijk overschrijfbare grens. „Dit is waarschijnlijk de enige bewoonde plek in Europa met de grootste afstand — 100 km — tussen twee bruggen! De bouw van een brug tussen Alcoutim en Sanlúcar wordt momenteel wel bestudeerd in het kader van Interreg, maar data zijn er nog niet vastgelegd”, betreurt Carlos Brito, lange tijd afgevaardigde en gemeenteraadslid van Alcoutim, en directeur van het plaatselijke maandblad *Jornal do Baixo Guadiana*. „Om nog eens duidelijk te maken hoe belangrijk een vaste verbinding voor beide oevers zou zijn, heeft onze grensoverschrijdende vereniging Alcoutim-Sanlúcar een groot feest georganiseerd waarbij we zelf een brug hebben gevormd door de boten uit beide dorpen naast elkaar te leggen.”

Een werkelijke brug, waarvan de bouwkosten op 15 miljoen euro worden geraamd, zou geen overbodige luxe zijn. Zeker niet nu het leven van beide dorpen



■ Een aangemeerd cruiseschip in Alcoutim

steeds verder verweven raakt. Zo kopen de Portugezen huizen aan Spaanse zijde en maken de Spanjaarden steeds meer gebruik van de diensten aan Portugese klant. Om macro-economische redenen zou de kleine agglomeratie ook wel het afzetgebied willen worden van Andevalo, een nabijgelegen, maar nog slechter bereikbare Spaanse streek waar de Andalusische regering nu bezig is met een ontwikkelingsplan. „Zo zouden we bijvoorbeeld ook de levendige veehandel tussen Spanje en Portugal die zich in de jaren dertig op deze plek afspeelde weer nieuw leven in kunnen blazen”, aldus Carlos Brito.

Weg en water

Ondanks de ontbrekende brug is Alcoutim dit jaar weer in een economische stroomversnelling terechtgekomen, een soort herhaling in het klein van de onstuimige groei die de Algarve de afgelopen dertig jaar heeft meegemaakt.

Het ongerepte karakter van de Guadiana, dat dankzij het isolement bewaard is gebleven, werkt nu als een magneet. Sinds het voorjaar van 2005 maken een Portugese en een Belgisch-Franse cruisemaatschappij een tussenstop in Alcoutim. Na hun vertrek vanuit Portimão of Sevilla stappen hier elke week zo enkele honderden bezoekers aan wal. De plaatselijke handel vaart er wel bij.

Daarnaast is er vooral ook de weg. In juli 2005 is de laatste hand gelegd aan de opwaardering van de IC27 (voluit letterlijk „verlengde route”) tot aan Alcoutim. Zo beschikt het dorp nu over een uitstekende rijksweg voor een vlotte en veilige verbinding met Vila Real de Santo Antonio, de „hoofdstad” van het laagland van de Guadiana aan de kust. De rit neemt nu nog maar 25 minuten in beslag, vier keer zo kort als voorheen. Dankzij de betere bereikbaarheid over de weg kan Alcoutim nu profiteren van de belangrijke noord-zuidverbinding, evenwijdig aan de Guadiana, die naar Beja leidt, in Alentejo. De hoop bestaat dat met de modernisering van de IC27 heel het achterland van de Algarve, de Serra de Caldeirão, op zal bloeien.

„Een betere bereikbaarheid is van kapitaal belang, al moet het gebied zelf natuurlijk wel over economisch potentieel beschikken. Gelukkig is dat hier wel het geval”, merkt Carlos Brito op. Dankzij de weg en de cruiseschepen kan Alcoutim zijn toeristische activiteiten uitbreiden en diversifiëren door het ook wat meer hogerop te zoeken met bijvoorbeeld jachttoerisme. Ook zullen de plaatselijke producten nu beter aan de man kunnen worden gebracht. Zo krijgen de kleine lokale kaasmakerijen meer afzet-

mogelijkheden en is de gemeente Alcoutim, met nu sterke troeven in handen om investeerders aan te trekken, begonnen met de aanleg van een bedrijventerrein. Dankzij de weg is er bovendien reeds een stabilisering in de bevolking opgetreden, aangezien de leegloop nu wordt gecompenseerd door de recente komst van „stadsen” uit Vila Real en zelfs Faro.

De modernisering van de IC27 is een voorbeeld van samenspel tussen de drie huidige vervoersprogramma's in de Algarve: het nationale operationele programma „Bereikbaarheid en vervoer” (3,312 miljard euro, waarvan 280 miljoen euro voor de Algarve), het regionale programma PROAlgarve (108 miljoen euro voor vervoer) en Interreg IIIA Spanje-Portugal voor grensoverschrijdende projecten. Zo valt bij de IC27 het stuk Monte Francisco-Odeleite (17,5 miljoen euro) onder het operationele programma „Bereikbaarheid en vervoer”, terwijl het traject Odeleite-Alcoutim (14,4 miljoen euro) deel uitmaakt van Interreg IIIA en het EFRO telkens ongeveer 50 % van de kosten financiert.

Meer in het algemeen hebben de Europese steungelden — met name die uit het EFRO en het Cohesiefonds — de afgelopen tien tot vijftien jaar een aanzienlijke verbetering van de regionale en interregionale hoofdwegen mogelijk gemaakt. Zo is de IC27 de op één na grootste noord-zuidverbinding tussen de Algarve en de rest van Portugal. Grof geschetst concentreert de modernisering van het regionale wegennet zich rond twee haaks op elkaar staande verbindingen: de doortrekking tot in de Algarve van de snelweg A2, die Portugal van noord naar zuid doorkruist, en de aanleg langs de sterk verstedelijkte kuststrook van de „Via do Infante”, een van oost naar west lopende vierbaans-snelweg tussen Lagos en de Spaanse grens.

Op het spoor

Het spoor blijft niet achter. De mede door het Cohesiefonds gefinancierde (ruim 320 miljoen euro op een totaal van circa 400 miljoen euro) „Modernisering van de verbinding met de Algarve” valt in het kader van prioritaair project nr. 8 „Multimodale verbinding Portugal-Spanje-Midden-Europa” van de trans-Europese vervoersnetwerken (TEN-T). De in 2004 afgeronde werkzaamheden zijn uitgevoerd in vier fases, overeenkomend met de vier trajecten van in totaal 339 km. Bij deze operatie zijn meteen ook de stations opgeknapt. Dankzij de herstelde spoorbedding, tracéwijzigingen, nieuwe of aangepaste monumentale bouwwerken



■ Het station van Faro, eindpunt van een gemoderniseerde lijn



Overdekte markt in Olhão: de renovatie van de vissershavens gaat gepaard met de restauratie van oude gebouwen en de komst van nieuwe activiteiten

(waaronder de beroemde brug van 25 April in Lissabon), verdwenen gelijkvloerse overgangen, elektrificatie van de lijn en modernere signalisatie- en telecommunicatiesystemen legt de trein het traject Faro-Lissabon nu in drie uur af in plaats van vier en een half uur. Jorge Rodrigues, regiohoofd signalisatie van de REFER, de Portugese spoorwegen, staat stil bij de voordelen van deze grondige modernisering: „Nog afgezien van de tijdswinst zijn de veiligheid, betrouwbaarheid en punctualiteit toegenomen. De afwijkingmarge ten opzichte van de dienstregeling is gedaald van 15 à 20 minuten voorheen tot 3 minuten nu. Ook is het comfort fors gestegen dankzij de nieuwe stillere wagons. Bovendien is het milieu flink gebaat bij de overstap op elektriciteit.” Met als resultaat niet alleen zo’n 30 % meer passagiers, „maar ook een ander, dynamischer imago van de spoorwegen”, voegt Jorge toe. „Je ziet steeds meer mensen met een laptop in de trein.”

Tweede toeristische revolutie

Campos Correia, voorzitter van de Coördinatiecommissie voor Regionale Ontwikkeling (CCRO) van de Algarve, schetst de regionale strategie: „Ons doel is om de Algarve in 10 tot 15 jaar uit te laten groeien tot één van de meest concurrerende regio’s van Portugal en van Europa. Verbetering van het vervoer sluit naadloos aan bij ons territoriale actieplan om de Algarve deel uit te laten maken van de „ruggengraat van Portugal”. Dit is inmiddels een feit met de voltooiing van de snelweg A2 (naar Setúbal, Lissabon en Porto) en de modernisering van de spoorlijn Lissabon-Faro. Tevens streven wij naar een vlotte verbinding met Spanje dankzij de Via do Infante en willen wij op termijn eveneens een spoorverbinding tot stand brengen tussen de Algarve en Andalusië. Daarnaast willen wij het lokale vervoer verder ontwikkelen, met bijvoorbeeld bovengrondse metro’s in de regionale agglomeraties Lagos-Portimão-Lagoa en Loulé-Faro-Olhão, die elk tussen de 100 000 en 200 000 inwoners tellen”.

Ondanks de uiterst belangrijke en zeer concrete vooruitgang (en de trots op de geboekte resultaten) heerst er nog wel enige zorg. „Wij zijn op een cruciaal punt aanbeland en zullen de juiste keuzes moeten maken”, waarschuwt António Mendes, directeur van de luchthaven van Faro.

Na de bouw in 1965 is de luchthaven van Faro, de op één na grootste van Portugal (4,7 miljoen reizigers in 2004) een aantal malen met Europese steun gemoderniseerd en uitgebreid. „Het is hoofdzakelijk een „inbound”-luchthaven, een aankomstplek voor buitenlandse toeristen en mensen met een tweede huis”, aldus de directeur. Met de explosieve groei van de vastgoedsector in de Algarve sinds een aantal jaren is deze laatste categorie nu even groot als die van de toeristen. De groep passagiers en maatschappijen op de luchthaven maakt dus sterke veranderingen door. Sinds 1999 neemt ook het aantal chartervluchten af en landen er meer goedkope maatschappijen. Tegelijkertijd laten de passagiers



Ambachtelijke slagerij in Monchique: het verbeterde wegnnet betekent meer afzetmogelijkheden voor de streekproducten

de touroperators steeds meer links liggen en gaan ze zelf op zoek naar de voordeligste vluchten. „Nog los van deze omslag, die zich zo'n beetje overal in Europa voordoet, doet zich iets veel ernstigers voor: Onze toeristische sector heeft namelijk fors aan kracht ingeboet. We zijn te duur voor de minder welgestelden en niet chic genoeg voor de rijkere”, zegt Antonio Mendes stellig.

De recente commerciële ontwikkeling van de luchthaven van Faro zou heel goed het verhaal kunnen zijn van de hele Algarve. Iedereen is het er hier namelijk over eens dat het toerisme de motor van de regionale economie is en dit ook nog lange tijd zal blijven. Ondanks de sterke internationale toeristische concurrentie, de naar hedendaagse smaak te dicht bebouwde kust en de verwoestende branden in gebieden die bekend staan om hun natuurlijke schoonheid, zoals de Serra de Monchique, zal het toerisme daarvoor wel weer aan aantrekkingskracht en duurzaamheid moeten winnen.

De Algarve is uit op een „tweede toeristische revolutie”. „We moeten hoger mikken en diversifiëren met producten met hoge toegevoegde waarde, zoals we bijvoorbeeld met succes hebben gedaan met golfen. Het „cluster” toerisme en vrije tijd moet de gangmaker worden voor andere economische kennis- en innovatiesectoren”, adviseert CCRO-voorzitter Campos Correia. Als voorbeelden noemt hij pleziervaart en zelfs toerisme voor topsporters, waarvoor een complex van wereldklasse aanwezig is in Vila Real de Santo António.

Koersvast

Zoals zo vaak in Portugal zou de zee wel eens soelaas kunnen bieden. Het „Instituto Portuario e dos Transportes Marítimos” is de overheidsinstantie die de havens, het zeewezen en alle binnenwaterwegen (in de Algarve zijn dat hoofdzakelijk de rivieren Arade en Guadiana) in heel het zuiden van Portugal beheert. De organisatie heeft vooral te maken met visserij en toerisme. Door de ontwikkelingen in deze twee sectoren wordt het tijd om de havengebieden te moderniseren, aan te passen en zelfs nieuwe bestemmingen te geven. David Assoreira, afgevaardigd beheerder van het instituut: „Nadat er dertig jaar lang betrekkelijk weinig aan is gedaan, bevindt onze haveninfrastructuur zich niet meer in optimale toestand. Toch is het moment aangebroken om het publiek naar onze havens te lokken en de bewoners, toeristen, kinderen en wandelaars ervan te laten genieten. Vandaar de noodzaak om de havens en de directe omgeving ervan goed in te richten.”

Zo loopt er in de haven van Olhão, de grootste vissershaven van de Algarve, een grootscheeps project van tegen de 6 miljoen euro,



De haven van Olhão

voor de helft gefinancierd door het EFRO. Bij dit project worden de toegangswegen heringericht (met groenstroken, vrijetijdsvoorzieningen, promenades...) en wordt de infrastructuur opgeknapt (baggeren, vervanging van de pier door betere bescherming, nieuwe kades, pontons, aanmeerplaatsen en andere handige voorzieningen voor vissersboten en pleziervaartuigen, restauratie van de oude overdekte markt, enz.). Ook de vissershaven van Lagoa wordt grondig gerevitaliseerd. Bijzondere aandacht gaat hierbij uit naar scheepsreparaties, een activiteit die de komende jaren met de opmars van de pleziervaart wel eens flink zou kunnen groeien. „De scheepswerven in de Algarve hebben één groot voordeel”, legt David Assoreira uit. „Ze weten van aanpakken, leveren kwaliteit af en kunnen bovendien het hele jaar door in de open lucht werken.”

De haven van Portimão, die in Noord-Amerika onder andere op de beurs van Miami al enkele jaren in de schijnwerpers wordt gezet, ziet de cruisemarkt explosief groeien. Legden er in 2002 nog 17 cruiseschepen aan, in 2003 waren dat er 28, in 2004 al 36 en in 2005 zelfs 54. Op 16 augustus 2005 alleen al stroomden er maar liefst 5 000 passagiers de stad in! Portimão heeft dan ook meerdere troeven in handen. De schilderachtige haven biedt een schitterend uitzicht en is daarom zeer geliefd bij pleziervaarders. De stad is verbonden met de grote Portugese zee-expedities vanuit het nabijgelegen Sagres. Rond Portimão liggen 16 golfterreinen en soms bestaat de mogelijkheid om enkele dagen in een luxehotel te verblijven alvorens weer aan boord te gaan. Een grote Amerikaanse cruisevaartmaatschappij bezit een groot hotelcomplex in de buurt.

De uitbaggering van de haven en de bouw van een nieuwe kade (van 165 m en waar drie schepen tegelijk aan kunnen leggen), twee mede door de Europese Unie gefinancierde projecten, zijn nodig om ruimte te maken voor grotere schepen. Nu moeten die nog al te vaak in open zee voor anker en dat is niet altijd even praktisch. Zo moesten er eens 160 mensen in rolstoel vanaf het cruiseschip *Legend of the Seas* aan wal worden gebracht.

Het Instituto Portuario vestigt ook veel hoop op de twee voornaamste rivieren van de Algarve: de Guadiana, uiteraard, maar ook de Arade, die bevaarbaar wordt tot aan Silves. De „opdieping van het riviergeheugen” moet deze oude Arabische hoofdstad van de Algarve weer aantrekkelijker maken voor toeristen. Toch blijft het nodig om jongeren te interesseren voor beroepen op en rond het water. David Assoreira betreurt het gebrek aan mogelijkheden voor maritieme opleidingen buiten die voor visserij. „Het zegt veel over de situatie zoals die nu jammergenoeg is. Portugal zou meer met de zee moeten en kunnen doen. Zo zou het voortbouwen op een lange traditie en zijn economische toekomst meer kracht bijzetten.”

Nu de Algarve één van zijn grote handicaps — te oude en ontoereikende vervoersinfrastructuur — heeft overwonnen, staan er nieuwe, complexere en zwaardere uitdagingen te wachten: de uitbreiding van de Unie, de mondialisering en de hieruit voortvloeiende concurrentie van dag tot dag. De voorzitter van de Coördinatiecommissie voor regionale ontwikkeling ziet de toekomst echter met vertrouwen tegemoet: „Het zal enige tijd kosten om te groeien en op gelijke voet met andere regio's te komen”, aldus Campos Correia. „We moeten doorzetten, steeds de doelstellingen op lange termijn voor ogen houden en voortdurend kritisch naar onszelf kijken. Natuurlijk gaat het niet altijd van een leien dakje. Waar het op aankomt, is dat we koersvast op onze bestemming aan blijven varen.”

Voor meer informatie: www.ccdr-alg.pt

Estland, Letland, Litouwen, Polen, Finland

„Van Warschau tot Helsinki: „Rail Baltica”, een uitgekiend, strategisch en duurzaam project”

Pavel Telicka, coördinator, trans-Europees vervoersnetwerk



Afgelopen 20 juli heeft de vice-voorzitter van de Europese Commissie Jacques Barrot mij aangesteld als één van de zes „coördinatoren” van het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T). Met deze benoemingen, bekrachtigd door de Raad en het Europees Parlement, wil de Commissie een politieke stimulans geven aan een aantal prioritaire spoorprojecten. De coördinatoren moeten met name ook de grensoverschrijdende projecten in goede banen leiden.

Zelf ben ik verantwoordelijk voor „Rail Baltica”, een uitgekiend, strategisch en duurzaam spoorproject waar behalve Finland ook Polen, Estland, Letland en Litouwen bij betrokken zijn, de vier nieuwe lidstaten grenzend aan de Baltische Zee. Met zijn noord-zuidas „Helsinki-Tallinn-Warschau” verbindt Rail Baltica de Baltische landen en Polen straks rechtstreeks met het hart van de Europese Unie. Zo wordt niet enkel de interne markt, maar ook de integratie van de doorkruiste landen versterkt. De korte grens van 70 km tussen Litouwen en Polen is de enige plek op het vasteland waar de Baltische landen en de rest van de Unie elkaar ontmoeten. Efficiënte en duurzame vervoersverbindingen via deze grens zijn dus niet alleen van kapitaal belang voor deze landen zelf, maar ook voor de hele Europese Unie.

Om te beginnen voert het directoraat-generaal Regionaal beleid een haalbaarheidsstudie uit die uiterlijk eind 2006 moet zijn afgerond. Naast de potentiële economische baten van deze spoorlijn moet ook worden gekeken naar tal van aanverwante factoren, zoals de milieugevolgen van het project voor de doorkruiste gebieden. Na ons eerste overleg met de beleidsmakers heb ik er het volste vertrouwen in dat de verbetering van de lijn Tallinn-Warschau de investering waard is, maar laten we niet op de studie vooruitlopen.

Dankzij de Rail Baltica-spoorlijn zou de corridor langs de wegverbinding „Via Baltica” nog meer investeerders aantrekken. Voor de ruimtelijke ordening betekent dit project een aanvulling op de Interreg-activiteiten in de regio van de Baltische Zee. Ook zouden Polen en de Baltische landen niet alleen een aansluiting krijgen met de door de Scandinavische landen geplande „Noordse driehoek”, maar ook met Rusland, en meer in het bijzonder met de dichtbevolkte regio van Sint-Petersburg.

De verkeersstromen verlopen momenteel vooral van oost naar west als gevolg van de grote hoeveelheden Russische producten, hoofdzakelijk grondstoffen, die via de Baltische havens naar de EU worden gestuurd. Het strategische belang van deze regio zou nog verder toenemen indien China, zoals het land momenteel overweegt, zijn producten in kortere tijd per spoor via Siberië naar de Baltische havens zou vervoeren in plaats van per schip via het Suez-kanaal. De Rail Baltica-lijn

zou dan voor het traject van noord naar zuid kunnen worden gebruikt.

Ook biedt het project op deze route een duurzaam alternatief voor het vervoer van goederen over de weg, en op termijn ook van reizigers. Verschillende Baltische regeringen zien de Rail Baltica-verbinding nu reeds als een aanjager voor de ontwikkeling van hun land. En naar het schijnt gaan de Baltische steden nu al met elkaar in de slag. Ze willen allemaal worden opgenomen in het tracé van de toekomstige lijn. Dat is volgens mij een goed teken.

Het project kan echter alleen een succes worden als alle vijf deelnemende landen in het potentieel ervan geloven. Om vooruitgang te boeken is ferme vastberadenheid geboden. Zo veel mogelijk aan deze gemeenschappelijke visie werken is wat mij betreft één van mijn voornaamste taken. Hiertoe zal ik intensief contact onderhouden met alle betrokken partijen, zoals de potentiële klanten en gebruikers, de sociale partners, de regionale en lokale autoriteiten, de fabrikanten van spoormaterieel en natuurlijk ook de spoorwegmaatschappijen.

De kosten van Rail Baltica of „Prioritair project TEN-T nr. 27”, zoals de officiële benaming luidt, zouden soms tot wel 80 % gefinancierd kunnen worden door het Cohesiefonds. Alles zal afhangen van de financiële perspectieven 2007-2013⁽¹⁾. Een aantal invloedrijke personen, onder wie tal van Europarlementariërs, is voorstander van volledige financiering van de prioritaire vervoersprojecten.

Ik heb een aantal malen van Helsinki naar Warschau gereisd, een paar keer zelfs met journalisten, om zelf eens de infrastructuur te bekijken en te ontdekken waar tijd wordt verloren en waar de knelpunten zitten. Ik ben van plan mij volop in te zetten om deze grote Euroregionale verbinding tot stand te brengen.



Het station van Helsinki (Finland)

⁽¹⁾ De financiële perspectieven 2007-2013 waren bij het schrijven van dit artikel (november 2005) nog niet bekend.

Spanje

„Voor de uitbreiding van de haven van Barcelona ging de Llobregat opzij en kwam het milieu voorop”

Josep Oriol, algemeen directeur, haven van Barcelona

De verlegging van de rivier de Llobregat tussen 2000 en 2004 vormt een hoogtepunt in de geschiedenis van het vervoer in Barcelona. Bij sommige van de gewaagde „Haven en vrije zone”-projecten uit de eerste drie decennia van de 20e eeuw, gericht op de aanleg van een grote haveninfrastructuur ten zuiden van de berg Montjuïc, werd de Llobregat al beschouwd als de natuurlijke grens van een toekomstige haven. Vervolgens hebben de burgeroorlog en het daaropvolgende internationale isolement een forse rem gezet op de economische groei van Spanje en dus ook op die van de haven van Barcelona. Het „Stabilisatieplan” uit 1959 lokte de Spaanse economie weer uit haar schulp en maakte van Barcelona weer een welig tierende zeehaven.

Zonder de Llobregat te verleggen kon de haven niet worden uitgebreid. In de jaren zestig werd hier voor het eerst over gedacht. Sommige projecten, zoals dat van de Kamer van koophandel, nijverheid en zeewezen van Barcelona, bevatten voorstellen met verregaande gevolgen voor het milieu, aangezien werd overwogen om de rivier en de monding in de zee 9 km naar het zuiden te verplaatsen.

In 1994 gaven de verantwoordelijke autoriteiten de aanzet tot het „Deltaplan”. De verlegging over 2 km en de kanalisering van de Llobregat vormen de rode draad van diverse operaties. Afgezien van de havenuitbreiding omvatten deze ook ontwikkeling van de luchthaven, de aanleg van nieuwe wegen en spoorlijnen, de bouw van een zuiveringsstation en de inrichting van een uitgebreid natuurreservaat.

Dankzij de verlegging van de rivier kon de haven van Barcelona in december 2001 eindelijk uitbreiden. Met het budget van één miljard euro, waarvan 277 miljoen uit het Cohesiefonds, worden er ook geen halve maatregelen getroffen. Zo neemt de oppervlakte met 230 % oftewel 1 265 hectare toe en komt er 30 km kade bij.

Met de lopende werkzaamheden wordt de basis gelegd voor de uitbreiding van de haven. Deze groei is zowel kwantitatief (nieuwe kades, nieuwe kranen, nieuwe toegangswegen) als kwalitatief (nieuwe zeelijnen, meer Europese ver-

bindingen, betere klantenservice) van aard. Het aantal containers stijgt naar verwachting van 2 tot 6 miljoen. Dit komt overeen met een jaarvolume van 90 miljoen ton.

Dit grootscheepse project omvat eveneens de aanleg van de toegangswegen die de haven na de uitbreiding nodig heeft. De vrijgekomen rivierbedding biedt alle ruimte voor toekomstige verbindingen met het achterland. Zo wordt er speciaal voor vrachtwagens een vierbaanssnelweg aangelegd met rechtstreekse aansluiting op het Spaanse en Europese snelwegennet en komen er vier nieuwe spoorlijnen vanuit de nieuwe goederenstations op de nieuwe kades.

Bij de uitbreiding van de haven van Barcelona staat het milieu mede voorop en worden de nodige maatregelen getroffen om eventuele negatieve gevolgen van de werkzaamheden tegen te gaan. Niet alleen wordt de haven- en milieuwetgeving nauwgezet nageleefd, ook worden er initiatieven genomen waar de hele delta van de Llobregat van profiteert. Zo is er in de oude bedding van de rivier 10 hectare vochtig gebied onberoerd gelaten ter bescherming van de daar levende fauna. De aanleg van een 2 km lang strand met miljoenen tonnen zand ten zuiden van de nieuwe monding van de rivier is eveneens een voorbeeld van het streven van de havenautoriteiten naar een duurzame en milieuvriendelijke haveninfrastructuur.



De nieuwe kades kunnen zeer grote schepen aan

BULGARIJE

Renovatie van de luchthaven van Sofia



Totale kosten: 148 756 000 EUR

Bijdrage EU: 50 000 000 EUR

„Op de luchthaven van Sofia komen de meeste zakelijke en toeristische reizigers Bulgarije binnen. De huidige uitrusting kan aan de passagiers en de maatschappijen echter niet voldoende service bieden. Het ISPA-project omvat de bouw van een nieuwe passagiersterminal met alle bijbehorende voorzieningen, zoals toegangswegen, taxistroken en parkeerplaatsen. Dit alles maakt deel uit van een grotere operatie. Hierbij worden de landingsbanen verlengd en anders gericht om grotere vliegtuigen te laten landen. Tegelijkertijd wordt de geluidsoverlast voor de inwoners van Sofia teruggedrongen.”

Nelly Yordanova, ministerie van Vervoer en Communicatie van de Republiek Bulgarije
nyordanova@mtc.government.bg

HONGARIJE

Verlenging van de ring rond Budapest



Totale kosten: 334 893 000 EUR

Bijdrage EU: 284 659 050 EUR

„Het Cohesiefonds cofinanciert de aanleg van een ring-snelweg rond de Hongaarse hoofdstad. Met de 26,5 km van de sectie Oost kunnen behalve de snelwegen M1, M3, M5 en M7 ook een aantal rijkswegen naar Budapest met elkaar worden verbonden. Door de hoofdstad en de invalswegen te ontlasten wordt er zo een eind gemaakt aan een dagelijkse nachtmerrie voor de automobilisten. De nieuwe ring laat het doorgaande verkeer beter doorstromen, dringt de vervuiling in de stad terug en trekt bovendien nieuwe ondernemingen aan. De infrastructuur voldoet aan de strengste milieu- en veiligheidsnormen. De werkzaamheden zullen naar verwachting in november 2007 gereed zijn.”

Tompos Attila, EU-coördinator, nationale snelwegmaatschappij
tompos.attila@nart.hu

SLOWAKIJE

Modernisering van het spoortraject Bratislava Rača-Trnava



Totale kosten: 51 422 000 EUR

Bijdrage EU: 38 566 500 EUR

„Het spoortraject Bratislava Rača-Trnava maakt deel uit van de 5e Europese corridor, die in Slowakije vanuit Bratislava via Žilina en Košice naar Čierna nad Tisou bij de Oekraïense grens loopt. Bij Žilina wordt de 6e corridor gekruist, die naar Warschau en van daaruit naar Gdansk aan de Baltische Zee leidt. De modernisering van deze lijn heeft voornamelijk een goede aansluiting op het trans-Europese vervoersnet en degelijke spoorverbindingen tussen de betreffende landen tot doel. De werkzaamheden lopen van maart 2002 tot december 2005 en worden gefinancierd door het ISPA. Gedacht moet worden aan de aanleg van een 750 meter lang dek van spanbeton, de verwijdering van de gelijkvloerse overgangen en de renovatie van alle stations tussen Bratislava Rača en Trnava. De treinen kunnen straks met 160 km/u over de stillere en veiligere lijn.”

Miroslav Matúšek, nationale spoorwegen van de Slovaakse Republiek (ŽSR)
Matusek.Miroslav@zsr.sk

SPANJE

Uitbreiding van de haven van Gijón



Totale kosten: 563 900 000 EUR

Bijdrage EU (Cohesiefonds): 247 500 000 EUR

Lening EIB: 250 000 000 EUR

„De Unie draagt sterk bij aan de modernisering van de Spaanse havens. De Europese Investeringsbank (EIB), een partner van de structuurfondsen, biedt altijd technische begeleiding bij haar leningen, onder andere voor de behoefteevaluatie. Een recent voorbeeld is de bijzonder veelbelovende investering in Gijón. Met financiering van het Cohesiefonds en een aanvullende lening van de EIB wordt de grootste haven van Asturia uitgebreid om meer opslag- en overslagcapaciteit te creëren. Het project bestaat hoofdzakelijk uit het verstevigen van de golfbrekers en het vergroten van de anker- en aanmeerplaatsen om de grootste schepen binnen te kunnen laten.”

Andrew Allen, Europese Investeringsbank
ALLEN@eib.org

2007-2013: Voorbereiding van de nieuwe generatie programma's met behulp van de Inforegio-site

De lidstaten en de regio's zijn bezig met de voorbereiding van de volgende programmeringsperiode 2007-2013. De Inforegio-site bevat een schat aan informatie en belangrijke documenten voor alle betrokkenen. Het doel hiervan is de onderlinge uitwisseling tussen de betrokkenen te vergemakkelijken en het grote publiek te informeren over de gemaakte vorderingen. Aarzel niet uw vragen te stellen en uw bijdragen te leveren aan DG REGIO.

http://europa.eu.int/comm/regional_policy/funds/2007/index_nl.htm

Contactadressen

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
Internet: http://europa.eu.int/comm/dgs/regional_policy/index_nl.htm

Informatie over de regionale steun van de Europese Unie
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm

ISSN 1725-8146

© Europese Gemeenschappen, 2005
Reproductie toegestaan, mits de bron wordt vermeld.

Printed in Belgium



Publicatiebureau
Publications.eu.int