



nl



Europese Unie
Regionaal beleid

inforegio

| Nr. 23 | september 2007 |

panorama



**De regio's centraal
in het Europees
maritiem beleid**

Inhoud

De regio's centraal in het Europees maritiem beleid

Het Europees maritiem beleid: Van Groenboek tot actieplan

Havensteden in beweging

Maritieme clusters, een ontmoetingsplaats voor innovatie en regionale ontwikkeling

FEDER in actie: Letland, Estland, Portugal, Italië

Getuigenis: CPMR-CRPM

Reportage: Kust biedt nieuwe toekomst

Asturië, dat lijdt onder de herstructurering van de belangrijkste sectoren van zijn economie - landbouw, visvangst en staalnijverheid - wil de natuurlijke, culturele en menselijke troeven van zijn kust benutten om een geslaagde ontwikkeling te garanderen.

Getuigenis: INTEREG IIIB Noordzee

INTERREG in actie

3

7

9

13

14

15

20

21



Foto's (pagina's): Europese Commissie (1, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16), ESPO (11), Koneteknologiakeskus Turku Oy (14), Regionaal bureau van het woiwodschap Pommeren in Brussel (15), Ministerie van Financiën van Letland (17), CIMBA (17), Aurora (17), Pärnu (17), CPRM (18), Regering van het Prinsdom Asturië (19), Jean-Luc Janot (20, 25), Haven van Gijón (22), Subdistrict Avilés (23), Ministerie van Verkeer en Waterstaat (24), University College Cork (25), Baltic Gateways (25).

Cover: Het dorp Smögen aan de Westkust van Zweden -
Photo William Steward (Europese Commissie).

De volgende personen hebben ook aan dit document bijgedragen:
Jean-Yves Dalleau, Pierre Ergo, Jean-Luc Janot.

Verantwoordelijke uitgever: Ana-Paula Laissy, Europese commissie, DG Regionaal beleid
Dit magazine wordt in het Engels, Frans en Duits gedrukt op kringlooppapier.

Het themadossier is verkrijgbaar in 22 talen van de Europese Unie op:
http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm
De standpunten geven de mening van de auteur weer en zijn niet noodzakelijk een weergave van het standpunt van de Europese Commissie.

Het Europees maritiem beleid: van Groenboek tot actieplan

Door Nicolas Mariel en Frederico Ferreira⁽¹⁾

Door op 10 oktober 2007 haar Blauwboek voor een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie ("An ocean of opportunity") en het bijbehorende actieplan voor te stellen, kwam de Commissie tegemoet aan een behoefte die al jaren leefde, maar pas sinds kort algemeen erkend wordt: die van een gecoördineerd overheidsbeleid in de Europese zee- en kustgebieden.



Visvangst ter hoogte van Thyborøn (Denemarken)

De zee is meer dan een regulator voor het klimaat van de planeet, ze biedt momenteel ook werk aan 5 miljoen Europeanen. In de toekomst kunnen er dat mogelijk nog veel meer worden, in het bijzonder in de sector van de hernieuwbare energie en de telecommunicatie.

Tot op heden beperkte de EU zich tot het aanmoedigen of beperken van de activiteiten op zee van bepaalde sectoren (vervoer, milieu, onderzoek...), zonder een duurzame beleidslijn te volgen die de toekomst van dit gezamenlijk erfgoed voor ogen houdt.

Het nieuwe geïntegreerde maritieme beleid waartoe de Commissie-Barroso de aanzet gaf in het kader van de strategie 2005-2009 luidde echter een trendomkering in. De uitwerking van dat beleid vond plaats in meerdere fases, te beginnen met een consultatieronde.

Het **Groenboek** voor een maritiem beleid van de Unie, dat in juni 2006 werd voorgesteld, was het startsein voor een dertien maanden durende consultatieronde over de noodzaak van een

geïntegreerd maritiem beleid en over het formuleren van specifieke behoeften binnen dat domein. De resultaten overtroffen de verwachtingen, met bijna 500 schriftelijke bijdragen van regeringen en regio's, privébedrijven, vakbonden, NGO's en gewone burgers. Al deze bijdragen werden gericht aan de Task Force Maritiem Beleid, een dienst die speciaal werd opgericht voor de uitwerking en opvolging van dit nieuwe beleid bij het Directoraat-Generaal Visserij en Maritieme Zaken.

Een kompas...

Dankzij deze steun van het middenveld, maar ook van overheden zoals het Comité van de Regio's of het Duitse EU-voorzitterschap (eerste halfjaar van 2007), heeft de Commissie beslist om over te gaan tot een tweede fase. Deze was gewijd aan het formuleren van acties die moesten bijdragen tot een concreet kader voor de uitwerking van een geïntegreerd maritiem beleid. Dit was de inzet van het **Blauwboek**, dat op 10 oktober 2007 werd voorgesteld door de Voorzitter van de Commissie, José Manuel Barroso, en Joe Borg, de Commissaris voor Visserij en Maritieme Zaken. Het Blauwboek

(1) Respectievelijk beleidsmedewerker en assistent beleidsmedewerker bij de Task Force Maritiem Beleid, DG Visvangst en Maritieme Zaken, Europese Commissie

is een “pakket” met twee mededelingen van de Commissie, van politieke aard, en twee werkdokument – een actieplan en een impactstudie – die werden uitgewerkt onder leiding van de Task Force Maritiem Beleid. Dit gebeurde via een interdepartementale werkgroep die op hoog niveau werd ondersteund door de Commissarissen, die zelf verenigd waren binnen een contactgroep.



Opleiding over maritieme beveiliging

Het **actieplan** dat in december 2007 door de Raad van Ministers goedgekeurd zou moeten worden, vormt een echte “bijbel” van het nieuwe Europese maritieme beleid. Het voorziet in een dertigtal acties, die werden ondergebracht binnen vijf grote doelstellingen:

- een duurzame exploitatie van zeeën en oceanen bevorderen;
- een kennis- en innovatiebasis voor het maritieme beleid creëren;
- een hogere levenskwaliteit voor de bewoners van de kustgebieden bieden;
- de leidende positie van de Unie in internationale maritieme zaken bevorderen;
- de zichtbaarheid van het Europese beleid verhogen.

Een aantal van deze acties zijn “structureel”, dit wil zeggen dat ze ressorteren onder het traditionele beleid van de Unie. Dat is het geval met de mededeling over het havenbeleid dat onder het transportbeleid ressorteert, en de mededeling over de strijd tegen de illegale, niet-aangegeven en niet-gereguleerde visserij (IUU) die onder het gemeenschappelijke visserijbeleid ressorteert. Anderen zijn vernieuwender en reiken verder dan het traditionele politieke kader. Dit geldt voor de invoering van de nieuwe politieke besluitvormingsinstrumenten die worden voorzien in het Blauwboek. We denken dan aan de ruimtelijke ordening van de verschillende activiteiten op zee, het geïntegreerde beheer van de kustzones, de oprichting van een Europees netwerk voor waarnemingen en voor gegevens over het mariene milieu of de interoperabiliteit van de Europese systemen voor toezicht.

Het **traject** in het actieplan omvat een relatief strakke kalender, die ervan uitgaat dat de meeste acties al moeten plaatsvinden in de loop van 2008, ten laatste begin 2009.

Voor bepaalde acties werd al een aanzet gegeven via de publicatie van een aantal documenten: werkdokument over maritieme clusters, mededeling over het havenbeleid, consultatiedokument over de zeesnelwegen en het maritieme transport zonder grenzen, mededeling over destructieve visserijpraktijken, mededeling over een nieuw onderzoek naar de maritieme sociale reglementen, werkdokument over het maritieme energiebeleid, enz.

...en een roer

Het is belangrijk om te beklemtonen dat het goedkeuren van het actieplan al de uitgangspunten legt voor een nieuwe bestuurs situatie. Het algemene idee bestaat erin om geen regelgeving toe te voegen aan de bestaande regelgeving, om geen bijkomende administratieve structuur op te zetten en vooral om bij het besluitvormingsproces zoveel mogelijk belanghebbende partijen te betrekken, om hun instemming te verkrijgen alvorens concrete acties te lanceren. Dat is vooral belangrijk voor nieuwe instrumenten zoals de ruimtelijke ordening, die via proefprojecten wordt doorgevoerd. Het actieplan hecht eveneens veel belang aan aanmoedigingsmaatregelen en voorziet faciliteiten voor projecten die rekening houden met goede praktijken.

Men kan natuurlijk opwerpen dat de bevoegde diensten van de Commissie de meeste van de voorziene maatregelen hoe dan ook zouden hebben aangenomen. Maar de waarde van het geïntegreerde maritieme beleid van Europa schuilt precies in hun coördinatie, met het oog op het naleven van een overdachte, globale ontwikkelingsdoelstelling. Deze doelstelling was al naar voren gekomen tijdens het consultatieproces van het Groenboek, en om die reden zal de structuur “Maritieme Zaken” van het DG Visserij vermoedelijk blijven bestaan en in de nabije toekomst nog versterkt worden.



Modernisering van de haven van Quarteira (Portugal)

De ultraperifere regio's: het Europa van de wijde oceaan

De Azoren, de Canarische Eilanden, Guadeloupe, Frans-Guyana, Madeira, Martinique en Réunion... Deze 7 zogenaamde ultraperifere regio's (UPR's) cumuleren enkele permanente moeilijkheden⁽¹⁾ als gevolg van hun afgelegen ligging en isolement, alsook van de klimatologische, territoriale, demografische en economische knelpunten, die een aan hun situatie aangepast communautair beleid rechtvaardigen. Maar deze Europese regio's te midden van twee oceanen (de Atlantische en Indische), vormen ook een troef. Met meer dan 3 000 000 km² bestrijkt de "exclusieve economische zone" (een zone die zich uitstrekt tot 200 zeemijlen buiten de kust van een staat) van de UPR's een oppervlakte die gelijk is aan de totale oppervlakte van de Middellandse en de Baltische Zee. Indien we daar nog de landen en gebieden overzee (LGO)⁽²⁾ aan toevoegen, is de Europese Unie aanwezig in drie oceanen en heeft ze de grootste maritieme ruimte ter wereld.



De UPR's beschikken tot op heden over relatief goed bewaarde visserijrijksdommen die nog een doordachte ontwikkeling van de visserijinspanning mogelijk maken. Daar bovenop komen hun toeristische troeven. Door hun geografische en geofysische kenmerken en hun mariene biodiversiteit vormen ze daarnaast ook ware "laboratoria" binnen domeinen zoals het leefmilieu, klimaat en energie, in overeenstemming met de Lissabon- en Göteborgdoelstellingen van een duurzame ontwikkeling.

In dat opzicht bieden de UPR's aan de uiterste buitengrenzen van de Unie, een bevoorrechte ruimte voor een gezamenlijke duurzame ontwikkeling van alle gebieden in hun respectieve oceaانبekkens. Wanneer ze niet volledig geïsoleerd in zee liggen, zoals bijvoorbeeld de Azoren, bevinden ze zich in de onmiddellijke omgeving van derde landen, die voor nog

grotere ontwikkelingsuitdagingen staan. De dialoog tussen de EU, de UPR's, de lidstaten en derde landen zou kunnen bijdragen tot een significante vooruitgang in heel wat domeinen: een duurzaam gezamenlijk beheer van de visserijvoorraden, de strijd tegen de armoede, maritieme veiligheid, migratiestromen...

Uiteraard hebben de UPR's alle belang bij de invoering van een Europees maritiem beleid. In het kader van het INTERREG IIIC Zuid programma, hebben ze een RUPMER-project ontwikkeld om bij te dragen aan het Groenboek over dit onderwerp. Bij de uitwerking van dat beleid dienen deze regio's in het bijzonder rekening te houden met internationale beschouwingen. Uit het RUPMER-project bleek alvast dat er per oceaانبekken een andere aanpak nodig is. Enkel zo kan men rekening houden met het specifieke karakter van de verschillende UPR's, zowel ten opzichte van de EU als tussen de eilanden van het Caribische gebied, het zuidwesten van de Indische Oceaan en de Atlantische Oceaan (Madeira, de Azoren en de Canarische eilanden) onderling.

De bescherming van het mariene leefmilieu van de UPR's veronderstelt dat de informatie over dit onderwerp wordt opgenomen in de Europese gegevensbanken, met het oog op een toekomstige Atlas der Zeeën. Om gespecialiseerd onderzoek in de omgeving van de UPR's - hernieuwbare energie, blauwe biotechnologie (nieuwe producten die verkregen kunnen worden door de benutting van onze rijke mariene biodiversiteit), klimaatverandering, risicopreventie, enz. - te bevorderen, is het noodzakelijk dat hun organen voor onderzoek en ontwikkeling netwerken aangaan met die van de rest van de EU. De visserij toont ten slotte duidelijk de noodzaak van een beleid dat aan de geografische context van de UPR's is aangepast. Deze zijn zowel belangrijk voor hun eigen ontwikkeling als voor een duurzaam gezamenlijk beheer van de rijkdommen van de naburige derde landen.

De juiste richting wordt alvast aangegeven door de mededeling over een geïntegreerd maritiem beleid, dat in het bijzonder de aandacht vestigt op de mogelijkheid van een geïntegreerde benadering voor elk van de betrokken oceaانبekkens en het belang van de UPR's in termen van O&O.

Contact: regionreunion1@wanadoo.fr

(1) Artikel 299-2 van het Verdrag.

(2) LGO's: een twintigtal landen die een speciale relatie met een van de lidstaten van de Europese Unie onderhouden (Denemarken, Frankrijk, Nederland, Verenigd Koninkrijk), maar geen deel uitmaken van het communautaire grondgebied, noch onafhankelijke staten zijn.

NET-BIOME: onderzoek ten dienste van de duurzame ontwikkeling van de ultraperifere regio's

Net-Biome is een project van het 6^e kaderprogramma voor onderzoek en technologische ontwikkeling (KPOTO) dat voor het eerst de 7 ultraperifere regio's (UPR's) samenbrengt met de meeste landen en gebieden overzee (LGO's) uit de tropische en subtropische gordels die tot 5 Europese landen behoren (Spanje, Frankrijk, Nederland, Portugal, Verenigd Koninkrijk). De UPR's en de LGO's vertegenwoordigen

een uitzonderlijke biodiversiteit, zowel op het land als in hun zeeën, wat een grote troef vormt voor hun duurzame ontwikkeling (landbouw, visserij, toerisme). Hun grondgebied is echter kwetsbaarder voor klimaatveranderingen, natuurrampen en menselijke activiteiten dan de rest van de EU. Net-Biome streeft naar samenwerking op het vlak van onderzoek en biodiversiteit om originele strategieën en modellen voor duurzaam beheer te ontwikkelen die gedeeld kunnen worden met continentaal Europa en derde landen in de nabije omgeving.

Contact: josiane.irissin-mangata@cr-reunion.fr

Voor een duurzame ontwikkeling: het Europese havenbeleid

In navolging van haar mededeling over een geïntegreerd maritiem beleid, aanvaardde de Commissie op 18 oktober de Mededeling over een Europees havenbeleid⁽¹⁾, die een weergave is van een ruime consultatie met de betrokken partijen.

Of het nu zee- of rivierhavens betreft, onze Europese havens staan voor complexe uitdagingen: een groeiende vraag naar vervoer; belangrijke technologische omwentelingen (containertransport, telecommunicatie, informatisering); milieuverplichtingen, met inbegrip van het intermodale transportbeheer waarbij voor de havens een belangrijke rol is weggelegd; de noodzakelijke dialoog tussen de spelers die betrokken zijn bij de havenactiviteiten, met inbegrip van steden en regio's; en ten slotte het naleven van de communautaire regels, in het bijzonder op het vlak van transparantie en concurrentie. Met het oog op een havensysteem dat ten volle bijdraagt aan duurzame groei en bijkomende werkgelegenheid, heeft de Commissie zichzelf een actieplan opgelegd met de volgende elementen:

- **Verbeteren van de prestaties van de havens en van de verbindingen met het achterland.** Hoewel de grootste Europese havens erg efficiënt zijn, hebben de meeste te kampen met een tekort aan capaciteit, aansluitingen en organisatie. Er is behoefte aan een geïntegreerd beheer van de transportketen en aan studies naar nieuwe routes. De bouw van nieuwe infrastructuur moet op voorhand grondig geëvalueerd worden.
- **De capaciteit uitbreiden zonder het milieu te schaden.** De Commissie gaat richtsnoeren publiceren om de toepassing van richtlijnen met betrekking tot milieu (habitat, vogels, water, afval) en haveninrichting te vereenvoudigen. Er is behoefte aan geschikte installaties voor de behandeling

van afval en een gezond beheer van watermassa's en sedimenten. Ten slotte moeten ook de klimaatverandering en de luchtvervuiling worden aangepakt.

- **Modernisering van de havenactiviteit** door de installatie van nieuwe maritieme beveiligings- en telecommunicatiesystemen. In het bijzonder het "maritieme e-transport" vereenvoudigt de administratieve verwerking van de navigatie en de logistiek. De nieuwe geautomatiseerde havenuitrusting speelt eveneens een belangrijke rol. Ten slotte moeten de procedures voor het vervoer over zee op korte afstand vereenvoudigd worden om dit type transport binnen de eengemaakte markt aan te moedigen en om het ontstaan van "zeesnelwegen" te bevorderen.
- **Opstellen van billijke en transparante juridische regels voor investeerders, exploitanten en gebruikers:** rol van de havenautoriteiten, publieke financiering, havenconcessies, technische nautische diensten (loodswezen, sleepboten...), handling van vracht, havengelden, concurrentie met derde landen.
- **Tot stand brengen van een gestructureerde dialoog tussen havens en steden** (zie artikel).
- **Ontwikkelen van een sectorale dialoog over de werkzaamheden in de havens** en verbeteringen van opleidingen, veiligheid en hygiëne.

(1) COM(2000) 616 definitief van 18.10.2007:
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/nl/com/2007/com2007_0616nl01.pdf



Havensteden in beweging

Door Patrick Verhoeven⁽¹⁾

Enkel door opnieuw de handen in elkaar te slaan, kunnen havens en steden zorgen voor groei en duurzame ontwikkeling.



Europa telt in totaal meer dan 1000 zeehavens. Een ruime meerderheid daarvan is echter klein of middelgroot: 700 havens verwerken per jaar minder dan 1 miljoen ton vracht. Aan de andere kant van het spectrum bevinden zich een tiental reusachtige havens die jaarlijks meer dan 50 miljoen ton verwerken.

Zeehavens, groeipolen voor Europa

In tal van havens is de activiteit de laatste twintig jaar explosief gegroeid. Deze trend zal zich nog voortzetten, in het bijzonder door het containervervoer waarvan ook in de toekomst nog een sterke groei wordt verwacht. Deze is

vooral het gevolg van de snelle expansie van de Aziatische markten, in het bijzonder de import uit China.

Deze trend zorgt ervoor dat een groter aantal Europese havens gaan meetellen op de wereldmarkten. De containerhavens die in 2006 de sterkste groei neerzetten, waren allemaal kleine en middelgrote havens, verspreid over het hele continent. Dit betekent dat er meer havens, functies en diensten bij de sector betrokken raken, waardoor scheepsbevrachters ook een grotere keuze aan vaarroutes krijgen.

Om aan deze groei te kunnen beantwoorden, moeten de Europese havens in bijkomende capaciteit investeren en voor betrouwbare verbindingen met hun achterland zorgen. Maar de juridische onzekerheid door de toepassing van communautaire milieunormen blijft een van de belangrijkste obstakels. Zo werden belangrijke havenprojecten vertraagd door de complexiteit van de procedures.

Reconversie

Aan het begin van de 19^e eeuw ontstond in het Verenigd Koninkrijk het concept van de huidige moderne haven. Havens als Londen en Liverpool waren voorlopers op het gebied van infrastructuur, engineering, handling- en managementtechnieken. Zij waren een voorbeeld voor de Europese concurrenten. 150 jaar later heeft de geschiedenis zich in zekere zin herhaald, toen Londen in 1981 met de reconversie van zijn dokken en stapelhuizen startte. Het Docklands project opende de weg voor de opwaardering van de voormalige havengebieden in heel Europa.

Hoewel al deze projecten erg verschillend zijn, hebben ze één kenmerk gemeen: verlaten of in onbruik geraakte havengebieden werden teruggegeven aan de stad. Ze bieden nu plaats aan kantoorruimtes, woningen en recreatiedomeinen, ver van de havenactiviteiten die een heel eind buiten de stad zijn geïnstalleerd. Een goed voorbeeld van een dergelijke mutatie is het "HafenCity" project in Hamburg: de inkomsten uit de verkoop van de gebouwen aan de waterkant, in de oude haven die zich heel dicht bij het stadscentrum bevindt, werden gebruikt voor de financiering van de ultramoderne containerterminal van Altenwerder op de zuidelijke oever van de Elbe.

Van de havenstad weer een havenstad maken

Door de vastgoedontwikkeling op de waterkanten, een fenomeen dat zich overal in Europa heeft voorgedaan, ging in heel veel gevallen het contact tussen de stad en de haven verloren. In veel Europese havensteden zal de argeloze bezoeker niet onmiddellijk beseffen dat de stad waar hij zich bevindt ook een belangrijke haven heeft. Vaak ziet hij slechts

(1) Secretaris-generaal van de Europese organisatie van zeehavens (European Sea Ports Organisation, ESPO).
E-mail: pverhoeven@espo.be – Web: www.espo.be

een waterweg, waar af en toe binnenschepen en plezierboten elkaar kruisen, kaden die boulevards werden, dokken die tot toeristische attracties werden verbouwd en oude pakhuizen tot trendy lofts.

Heel wat havenbeheerders beginnen zich echter af te vragen of dit beleid wel duurzaam is. Er is ten eerste het ruimteprobleem. Door de verwachte sterke groei van het zeetransport zal er steeds meer vraag komen naar havencapaciteit. In veel gevallen ontbreken echter de nodige terreinen, of ondervindt men van de milieulobby sterke druk tegen verdere uitbreiding van de haven. Dit heeft soms tot gevolg dat de voormalige haven terreinen richting stad opnieuw voor havenactiviteiten in gebruik worden genomen.

Dit kan echter niet ongestraft. Niemand wil een haven in zijn achtertuin, waardoor havenactiviteiten in de nabijheid van woongebieden op veel verzet stoten. Toch is dit een onvermijdelijk proces voor heel wat havens en zullen beide partijen inspanningen moeten leveren. De havenautoriteiten zullen erover moeten waken dat hun haven zo schoon, discreet en veilig mogelijk zijn, terwijl de stadsbewoners moeten inzien dat de haven er is voor hun gemak en hun welzijn in het algemeen. Enkel op deze manier zal men er in slagen om de Europese havensteden nieuw leven in te blazen.

Om ervoor te zorgen dat de plaatselijke bevolking de havenactiviteiten gunstiger gezind wordt, moeten we in de eerste plaats de haven zichtbaarder maken voor het grote publiek. De mensen moeten ervan overtuigd worden dat havens bij uitstek fascinerende plekken zijn. Hiervoor zijn momenteel nog tal van mogelijkheden om partnerschappen aan te gaan met sectoren als toerisme, vrijetijdsbesteding, cultuur en erfgoedbewaking onbenut. Dankzij dergelijke partnerschappen kunnen de burgers vertrouwd raken met de wereld van de havens en het vervoer over zee. De nieuwe internationale ISPS-voorschriften voor de veiligheid van schepen en haveninstallaties zorgen voor een bijkomende uitdaging, die van de havenbeheerders enige creativiteit zal vergen.

Duurzame ontwikkeling van de havens centraal in het nieuwe Europese havenbeleid

Op 18 oktober 2007 publiceerde de Europese Commissie een nieuwe mededeling inzake het Europees havenbeleid⁽²⁾. In vergelijking met voorgaande initiatieven, hecht deze mededeling veel belang aan de duurzame ontwikkeling van de



havens. Tegelijkertijd wordt erkend dat er meer duidelijkheid moet komen over de toepassingsregels van de communautaire milieuwetgeving. De Europese havenautoriteiten, verenigd binnen ESPO, toonden zich bijzonder verheugd toen de Commissie aankondigde dat ze richtsnoeren zou opstellen voor het toepassen van de wetgeving op de havenontwikkeling.

De mededeling beoogt tevens een verbetering van de samenwerking tussen de steden en de havens. Ook dit werd zeer gunstig onthaald door de sector. Zelfs indien de plaatselijke overheden en de havenautoriteiten de belangrijkste verantwoordelijken voor de integratie van de haven in de stad en het stadsleven zijn, wil de Europese Commissie de rol van katalysator opnemen door goede praktijken en initiatieven voor wederzijds leren te ondersteunen. Haar voorstel om elk jaar een Open Havendag te organiseren, is een goed voorbeeld van het partnerschap dat zich overal in Europa tussen de haven- en stadsbesturen zou kunnen ontwikkelen.

(2) COM(2000) 616 definitief van 18.10.2007: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/nl/com/2007/com2007_0616nl01.pdf

Maritieme clusters, een ontmoetingsplaats voor innovatie en regionale ontwikkeling

Door Patrick Bernard-Brunet⁽¹⁾

Clusters kunnen de sleutel vormen voor een ambitieus maritiem beleid, dat tegelijkertijd concrete resultaten biedt inzake technologische innovatie en de economische ontwikkeling van terreinen.



Het woord “cluster”, dat in het Engels naar een geheel verwijst, wordt in vakterminologie gebruikt voor het aanduiden van een groep bedrijven binnen eenzelfde sector, meestal ook aanwezig in eenzelfde arbeidsmarktgebied. Michael E. Porter van de Harvard universiteit omschrijft een cluster als een “concentratie van onderling verbonden bedrijven, van gespecialiseerde leveranciers, van dienstenleveranciers en geassocieerde instituten (universiteiten, commerciële groeperingen,...)”.

Verschillende vormen van clustering

Deze groeperingen van bedrijven en professionals die in alle activiteitensectoren voorkomen, kunnen verschillende vormen aannemen. Binnen de maritieme sector moeten we een onderscheid maken tussen nationale clusters – die vaak instaan voor het *opinion leadership* voor bepaalde maritieme takken of beroepen – en regionale clusters, waarvan de zogenaamde Franse en Waalse *pôles de compétitivité*, competitiviteitspools, een goed voorbeeld zijn. Deze laatste leggen zich toe op de ontwikkeling van de maritieme economie via

innovatie en de toenadering tussen onderzoek, opleiding en de industrie. Ze begeleiden onderzoeksprojecten (opzetten van het project, zoeken naar partners en financieringen), zorgen ervoor dat KMO's toegang krijgen tot nieuwe markten en sluiten volledig aan bij de doelstellingen van de Lissabonstrategie, die veel belang hecht aan innovatiebeleid.

Ook binnen de maritieme sector is innovatie een absolute noodzaak. Dit geldt in het bijzonder voor de scheepsbouw en de logistiek (de bouw en oplevering van een schip is het resultaat van het werk van een groot netwerk van leveranciers) en de exploitatie van mariene energiebronnen en biologische rijkdommen (oliewinning op zee, opwekken van hernieuwbare energie uit stromingen, golven en getijden, ontwikkeling van nieuwe moleculen dankzij de mariene biodiversiteit,...). Daarnaast is innovatie ook van groot belang voor de veiligheid, de monitoring en ten slotte het leefmilieu (risicopreventie, strijd tegen de gevolgen van de klimaatverandering, ontwikkeling van duurzaam toerisme in het kader van de bescherming van de zeekusten).

(1) Beleidsanalist, Europese Commissie, DG Regionaal beleid, eenheid “Thematische ontwikkeling, Impact”.

De maritieme cluster van Finland

In Finland richtte de Raad van State voor de periode 2007-2013 dertien clusters op in het kader van het "Programma voor expertisecentra".

Met de maritieme cluster streeft Finland naar een nieuwe dynamiek en wil het land een aantal activiteiten samenbrengen: het ontwikkelen van (nieuwe) activiteiten, opleidingen en toegepast onderzoek in sectoren als de scheepsbouw, offshore en de maritieme logistiek. De nadruk ligt op de volgende actieterrains: materialen en productietechnologieën, de internationalisering van de sector, milieuveiligheid en -kwesities, de ontwikkeling van het bedrijfsleven.

Vijf expertisecentra met topindustriële en vooraanstaande onderzoekers nemen actief deel aan deze cluster, die wordt gecoördineerd door Koneteknologiakeskus Turku Oy. Het betreft centra in Zuidoost-Finland, Zuidwest-Finland, West-Finland, Satakunta en het expertisecentrum voor de metaalverwerkende industrie van Bothnian Arc.

De programmastrategie van de cluster is opgebouwd rond drie thema's: de creatie van innovatieve activiteiten, producten en diensten; het verbeteren van de productiviteit en netwerking; het verhogen van het aanbod geschoolde werkkrachten. Hiermee streeft men naar een toename van de investeringen in onderzoek en ontwikkeling, een verhoging van de expertise binnen het bedrijfsleven, het uitwisselen en centraliseren van informatie, het opzetten van specifieke acties, de internationalisering en de samenwerking van KMO's.



Contact: Mervi Pitkänen, Programmadirecteur.
mervi.pitkanen@koneteknologiakeskus.fi

Clusters zijn meer dan overbrengers van innovatie, ze staan op regionaal niveau ook in voor het behoud van de communautaire maritieme knowhow, omdat ze per definitie een groepering zijn van spelers uit de industrie en de gerichte beroepsopleidingen. Om deze reden moet de ontwikkeling van de clusters vergezeld gaan van investeringen in het maritiem onderwijs en specifieke opleidingen voor de sector. Het potentiële tekort aan geschoolde zeelieden zou alarmerende gevolgen kunnen hebben, in het bijzonder voor de maritieme veiligheidsstructuren. Op termijn

houdt dit ook het risico in dat bepaalde clusters kunnen verzwakken of verplaatst worden naar regio's met meer geschoolde werkkrachten.

Europese steun

De Europese Unie moedigt op meerdere manieren de ontwikkeling van maritieme clusters aan. Ten eerste nam de Europese Commissie in 2005 deel aan de oprichting van het technologische WATERBORNE⁽¹⁾-platform, dat de belangrijkste spelers uit de maritieme transportsector verenigt. Dit platform wil, volgens deelgroepen (scheepsbouw, navigatie, systemen, veiligheid,...) een langetermijnvisie uitwerken binnen een sector die - voor zijn verdere ontwikkeling - afhangt van belangrijke technologische vooruitgang. Een bijkomend doel van het platform is het afstemmen van de prioriteiten voor communautair maritiem onderzoek op de noden van de industrie. De steun aan de clusters maakt hier deel van uit.

Daarnaast heeft de Europese Commissie de Europese clusters in kaart gebracht via het EUROPE INNOVA⁽²⁾-initiatief. Het was de bedoeling om tegen eind 2007 over een pan-Europese kaart voor alle lidstaten te beschikken, met een overzicht van alle clusteringinitiatieven op nationaal en regionaal niveau.



Ferry in de haven van Kiel (Duitsland)

(1) <http://www.waterborne-tp.org/>

(2) <http://www.europe-innova.org/index.jsp>

De Commissie lanceerde tevens een aantal netwerken die zich richten op de domeinen onderzoek en innovatie, vaak met de bedoeling om goede praktijken uit te wisselen. Op termijn zouden deze netwerken echter kunnen leiden tot het ontstaan van transnationale clusters. Om deze samenwerking tussen Europese clusters te stimuleren en ook het ontstaan van nieuwe projecten met een continentale dimensie te bevorderen, heeft de Commissie in juli 2007 een waarnemingscentrum voor clusters opgericht, het European Cluster Observatory. Dit gebeurde tevens in het kader van het EUROPE INNOVA-initiatief. Het waarnemingscentrum moet statistische gegevens verzamelen, indicatoren ontwikkelen om de dynamiek van de Europese clusters te meten en om de impact van het nationaal en regionaal clusteringbeleid te evalueren. Deze inspanningen komen bovenop die van bepaalde Europese clusters om de transfer te vereenvoudigen van acties die plaatsvonden in de meest vooruitstrevende regio's (Scandinavië, Verenigd Koninkrijk, Oostenrijk, Spanje, Noord-Italië...) naar regio's en lidstaten waar het concept van bedrijfsclusters nog minder ontwikkeld is. Vanzelfsprekend zullen ook de maritieme clusters voordeel halen uit de initiatieven en de acties van het waarnemingscentrum.

Clusters die zich op onderzoek richten, kunnen voor deze activiteit financiële steun genieten van het Kaderprogramma van de Europese Unie, via het proefproject "Kennisregio's". Met deze steun wil men de onderzoekscapaciteit van de regio's ontwikkelen, en deze activiteiten in de regionale ontwikkelingsstrategieën integreren.

Clusters en cohesie

Ten slotte kunnen de clusters rekenen op een belangrijke ondersteuning vanuit het Europese cohesiebeleid. Uit de investeringen voor de periode 2007-2013 blijkt dat alle regio's en lidstaten innovatie hoog op de prioriteitenlijst hebben opgenomen. Investerings in innovatie moeten leiden tot een duurzame economische groei, en de ontwikkeling van de clusters is een van de middelen waarover de regio's beschikken. De Communautaire strategische richtsnoeren voor cohesie, die in oktober 2006 door de Europese raad



Automobielterminal van de haven van Valencia (Spanje)

Pommeren, Land van het Barnsteen

Aan de kust van Pommeren (Polen) vindt men veel barnsteen of amber, een fossiel hars dat ongeveer veertig miljoen jaar geleden door coniferen werd afgescheiden. In de regio hangen ongeveer 10000 arbeidsplaatsen rechtstreeks af van deze begeerde grondstof, waarvan de export elk jaar 350 miljoen euro opbrengt.



Hier ontstond een "barnsteencluster" met alle spelers uit de sector: ambachtslui, juwelenaars en fabrikanten van schoonheidsproducten op basis van barnsteen, plaatselijke en regionale collectiviteiten, het Instituut voor de markteconomie en de Vennootschap voor internationale beurzen van Gdańsk (dat elk jaar de beurzen "Amberif" en "Ambermart" organiseert), musea, universiteiten, groeperingen en andere verenigingen met banden met de sector...

Deze competitiviteitspool verenigt traditie, innovatie en samenwerking, en streeft vooral naar hogere kwantiteit en kwaliteit van de grondstof. Daarnaast wil de competitiviteitspool de afzetmarkten voor barnsteenproducten uitbreiden en bevestigen, en het barnsteentoerisme verder ontwikkelen. Volgens de promotoren wil men van Pommeren het Land van het Barnsteen maken, en van Gdańsk de Hoofdstad van het Barnsteen.

Contact: Krystyna Wróblewska
Directrice van de Dienst voor internationale
economische samenwerking, Bureau van de
gouverneur van het woiwodschap Pommeren
k.wroblewska@woj-pomorskie.pl

werden goedgekeurd, preciseren dat de investeringen in onderzoek en technologische ontwikkeling moeten leiden tot een “versterking van de samenwerking tussen bedrijven en tussen het bedrijfsleven en de publieke onderzoeksinstellingen / instellingen voor tertiair onderwijs, bijvoorbeeld door de opzet van regionale en transregionale expertisecentra te ondersteunen”. Dit is uiteraard eveneens van toepassing op de kustgebieden en de maritieme clusters die de regio's zullen opzetten. Ook het initiatief “Regio's voor economische verandering” (zie kader) moet het via samenwerkingsnetwerken waarbij ook

de regionale autoriteiten betrokken zijn, mogelijk maken om het volledige potentieel van de clusters te ontwikkelen.

De Europese Unie streeft sinds 2005 een geïntegreerd maritiem beleid na. De hernieuwde belangstelling voor de maritieme activiteiten heeft hun economische belang en hun onderlinge relatie opnieuw zichtbaar gemaakt, net als de bijdrage van deze sector aan de Europese groei en hun behoeften op het vlak van innovatie. Om al deze redenen zal de Unie de ontwikkeling van innoverende maritieme clusters blijven steunen, in het bijzonder via haar onderzoeks- en cohesiebeleid en haar acties ten voordele van het bedrijfsleven en de industrie in het algemeen. De clusters kunnen een sleutelrol vervullen binnen een ambitieus maritiem beleid, en tegelijkertijd concrete resultaten opleveren van technologische innovatie en economische ontwikkeling van het grondgebied.

Initiatief “Regio's voor economische verandering” steunt clusters

Vanaf 2008 krijgen de maritieme regio's van de EU de mogelijkheid om via netwerken samen te werken in het kader van het initiatief “Regio's voor economische verandering”. Met de steun van het nieuwe interregionale samenwerkingsprogramma INTERREG IVC, zullen de activiteiten van de netwerken georganiseerd worden volgens 30 prioritaire thema's, waarvan er twee in het bijzonder van toepassing zijn op de ontwikkeling van maritieme clusters: *“Benutten van de mogelijkheden van zeeën en oceanen”* en *“Verbeteren van de capaciteit van de regio's inzake onderzoek en innovatie”*.

In een eerste stadium is het de bedoeling dat de regio's hun beste projecten - met betrekking tot de 30 afgebakende prioritaire thema's - in een netwerk onderbrengen. In een tweede stadium moeten ze de geleverde inspanningen binnen de netwerken uitbreiden naar de betrokken politieke besluitvormers, deskundigen en organen, om via deze projecten de nodige informatie te verwerven en in de operationele programma's van het cohesiebeleid te integreren.

In het kader van de “snelle optie” van het initiatief zal de Commissie de beste thematische netwerken die proactief tewerk gaan bij de verspreiding en integratie van resultaten doorlopende ondersteuning door deskundigen en zo nodig ook administratieve ondersteuning bieden.

Voor meer informatie:

http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/index_en.cfm



Ontwikkeling van de containerhaven van Las Palmas (Canarische Eilanden, Spanje)

(1) http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/2007/osc/index_en.htm

LETLAND

Vernieuwen van een pier van de haven van Mersrags



Totale kostprijs: 2 000 000 EUR
Bijdrage EU: 1 300 000 EUR

“Het project, uitgevoerd in de loop van 2006 en 2007, bestond uit het vernieuwen en verlengen met 120 meter van de noordelijke pier van de haven van Mersrags. De totale lengte van de structuur werd hiermee op 430 meter gebracht. Hierdoor kwam er bijkomende capaciteit voor vrachtschepen, waardoor de regio en de plaatselijke economie zich verder kunnen ontwikkelen. De haven en de plaatselijke collectiviteiten krijgen bijkomende financiële stabiliteit, terwijl er ook werkgelegenheid wordt gecreëerd.”

*Sanda Rieksta, Chef van de Eenheid Informatie,
 Afdeling Europese Fondsen
www.esfondi.lv*

ITALIË

De nieuwe jachthaven van Vieste



Totale kostprijs: 12 700 000 EUR
Bijdrage EU: 1 400 000 EUR

“Tal van pleziervaarders doen elk jaar de kust van La Puglia aan. Voortaan kunnen ze langs deze kust gebruik maken van de 650 aanlegplaatsen, zowel voor lange als korte duur, in de nieuwe jachthaven van Vieste. Deze werd aangelegd als afsluiter van het Regionale programma 2000-2006. Het project omvatte alle nodige infrastructuur voor zowel basis- als gespecialiseerde diensten: scheepswerven, aanlegplaatsen, een commerciële zone en een nautische club, overwinteringsmogelijkheden, onderhoudsdiensten voor kleine boten, enz. De werken waren veelomvattend: het verlengen van de pier, het uitbaggeren van de haven, de aanleg van een kade, de bevestiging van drijvende pontons, de bouw van 6 commerciële gebouwen en haveninfrastructuur zoals hangars. In de nieuwe haven kunnen elk jaar ongeveer 3500 plezierboten aanleggen.»

*Francesco Antonio Piracci, Aurora – Porto Turistico di Vieste SpA.
info@portoaurora.eu*

AZOREN (PORTUGAL)

Internationaal netwerk voor oceanografische metingen



Totale kostprijs: 200 000 EUR
Bijdrage EU: 170 000 EUR

“Het ontbreken van goede gegevens en de complexe topografie van de archipel bemoeilijkt het voorspellen van golfbewegingen, getijden en stromingen rond de Azoren. Met het CIMBA-project beoogt men het verzamelen van 3D-beelden van de oceaanstromingen en wil men de invloed van de seizoenen op deze stromingen nagaan. De installatie van een internationaal netwerk voor oceanografische metingen rond de eilandengroep zal de plaatsen aanwijzen die geschikt zijn voor het opwekken van energie door golven, alsook de zones met een hoge biologische productiviteit.”

*Ana Martins, Projectverantwoordelijke, Departement Oceanografie en Visvangst, Universiteit van de Azoren.
anamartins@notes.horta.uac.pt
<http://oceano.horta.uac.pt>*

ESTLAND

Aanleg van de promenade van Pärnu



Totale kostprijs: 1 300 000 EUR
Bijdrage EU: 831 000 EUR

“Door zijn geografische ligging, zijn oude architectuur en culturele activiteit is Pärnu (44 000 inwoners) de bekendste badstad van Estland. FEDER verleende steun voor de aanleg van een nieuwe promenade langs het strand, waardoor het imago van de badstad verbeterde en haar aantrekkingskracht als toeristische bestemming toenam.»

*Mirje Auksmann, projectcoördinator, Stad Pärnu
mirje.auksmann@lv.parnu.ee*

“Het toekomstige Europese maritieme beleid zal tegelijkertijd regionaal en mondiaal zijn”

Xavier Gizard, Algemeen secretaris van de Conferentie van perifere maritieme regio's (Conference of Peripheral Maritime Regions, CPMR)



De klimaatwijziging, de toenemende vraag naar energie en de globalisering kwamen vanzelfsprekend ook op de politieke agenda van de Unie. Niemand kan er immers omheen dat deze problemen een dringende aanpak behoeven.

Hoe kan men rekening houden met deze veranderingen, wat kunnen we doen om de bevolking te beschermen en een nieuwe dynamiek op gang te brengen binnen onze grenzen. De 68000 kilometer lange Europese kuststrook kent een sterke activiteit, enerzijds door de economische bedrijvigheid en anderzijds omdat de helft van de Europese bevolking in deze regio's woont en werkt. Vanzelfsprekend brengt dat voor de toekomst een aantal veiligheidsproblemen met zich mee wanneer het zeeniveau stijgt, en de toename van het aantal klimaatgebonden rampen zoals tsunami's, cyclonen en stormen – die regelmatig het leven van miljoenen mensen bedreigen – zich voortzet. Het zijn deze klimaatwijzigingen die de noodzaak aantonen om maritieme regio's beter aan te passen aan de gevolgen van deze fenomenen, naast maatregelen om ze af te zwakken.

Op economisch vlak moet deze aanpassing rekening houden met het groei- en werkgelegenheidspotentieel van de kustgebieden. Zo vertegenwoordigt het toerisme in deze zones op zich al 5% van het BBP. Bovendien kent de sector nog een jaarlijkse groei van 3%. Daarbij komen nog de 1200 havens van het continent die een bron van rijkdom vertegenwoordigen. Ten slotte zijn er de hernieuwbare energiebronnen: de wind, de zon en de getijdenbewegingen, langs de kustgebieden altijd overvloedig aanwezig.

De aangesloten regio's bij de CPMR zijn nauw betrokken bij de besprekingen over het kustbeleid in Europa. Ze kunnen allerhande voorstellen doen, zowel voor het economisch valoriseren van het Europese maritieme potentieel als voor het opzetten van een nieuw ontwikkelingsmodel, dat gebaseerd is op de beginnende van duurzame ontwikkeling en het geïntegreerde beheer van de kustgebieden.

De leden van de conferentie zijn verheugd over de positieve punten in het “Blauwboek voor een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie”. Dit zijn onder meer de oprichting van maritieme clusters, het opstarten van proefprojecten om de invloed van de klimaatverandering op de kust te milderen alsook een Europese strategie voor marien



De haven van Bari (Italië)

en maritiem onderzoek, die de Commissie in 2008 zal voorstellen.

De Europese regio's zullen een stuwende rol spelen bij de uitvoering van deze acties. Maar de zee en de oceanen kennen geen grenzen! De mondiale dimensie kan niet ontbreken bij het maritieme beleid, en de zeven ultraperifere regio's (Martinique, Guadeloupe, Frans-Guyana, Réunion, de Azoren, Madeira en de Canarische Eilanden) zullen het toekomstige maritieme beleid van de Unie deze dimensie geven, zeker in een context van een versnelde globalisering.

Om die reden moet Europa zijn analyses en vragen delen en vergelijken met die van andere werelddelen en andere spelers voor een maritiem beleid voor de 21^e eeuw. Met dit uitgangspunt ontmoetten de CPMR en een aantal spelers op dit gebied uit de hele wereld elkaar in juli 2007 op de Azoren, tijdens een seminar over maritiem beleid en globalisering. Hier werden Europese, Chinese, Noord-Amerikaanse, Australische en Indonesische ervaringen naast elkaar geplaatst. Vanuit diezelfde geest heeft de CPMR een eerste mondiaal netwerk van regio's opgericht: FOGAR (Forum Global d'Associations de Régions). Net als andere sectoren die ons voor mondiale uitdagingen stellen, zullen de Europese regio's binnen de maritieme sector ook allianties moeten aangaan met regio's op andere continenten.

Contact: <http://www.crpm.org/>

Herstructurering en geïntegreerde ontwikkeling in Asturië (Spanje)

Kust biedt nieuwe toekomst

Asturië, dat lijdt onder de herstructurering van de belangrijkste sectoren van zijn economie - landbouw, visvangst en staalnijverheid - wil de natuurlijke, culturele en menselijke troeven van zijn kust benutten om een geslaagde ontwikkeling te garanderen. Een ideaal voorbeeld dus van een regionale maritieme strategie.



Castropol, helemaal in het westen van Asturië

"Onze definitie van succes? Dat zelfs het bedrijfsleven de kust als de schat van Asturië beschouwt", zegt een tevreden Manuel Carrero de Roa, die ons trots meeneemt naar het prachtige strand van Penarronda, onderaan de klippen. Manuel is een van de vijf stedenbouwkundigen-planologen van "POLA", het plan van aanleg van het kustgebied van Asturië. Hier, in de buurt van Castropol, net voor Galicië begint, was POLA verantwoordelijk voor één van de drie reeds gerealiseerde "beach parks" van Asturië. "Het is de bedoeling om er tegen 2015 vijftien te hebben", preciseert Manuel. "We hebben heel mooie stranden, maar ze zijn klein en in de zomer druk bezocht. We willen in de eerste plaats de auto's uit het zand halen. Penarronda is tijdens de maanden juli en augustus een trekpleister voor duizenden mensen. Vóór we deze paadjes en de hier wat verderop gelegen parking aanlegden, parkeerde iedereen hier in het zand, bijna op het strand. Nu moeten de mensen een paar honderd meter lopen, maar heeft de natuur opnieuw zijn rechten kunnen opeisen: we zien dat de duinen zich herstellen en

dat er opnieuw typische kustplanten als helmgras voorkomen."

POLA, dat gespreid over tien jaar over een budget van 80 miljoen euro beschikt, is de Asturische bijdrage aan het geïntegreerde beheer van de kustgebieden, een benadering waarvan Asturias in Spanje een voorloper is. De deskundigen van POLA hebben trouwens actief deelgenomen aan de raadpleging over de regionale maritieme strategie die in 2007 werd uitgewerkt (zie kader). Het Plan dat in 2005 in werking is getreden en in 2006 bekroond werd door de Europese raad van stadsplanners (de European Council of Town Planners, ECTP), is het resultaat van een regionale benadering waarmee aan het begin van de jaren '90 werd gestart en waarmee men aanvankelijk zoveel mogelijk natuurgebieden wilde beschermen in een strook van 500 breed langs de ongeveer 400 kilometer lange kust van Asturië. "De Asturische kust kende twee tegenstrijdige fenomenen," verklaart María José Rodríguez, directrice van de afdeling Europese Zaken van Asturië. "Energijds

(1) Tussen 2003 en 2006 leidde het Prinsdom Asturië het "Coastatlantic" project waaraan ook 11 andere Europese regio's deelnamen. Thema van het project was het "geïntegreerd beheer van de kustgebieden" (zie rubriek "INTERREG in actie").

vestigde zich hier de zware industrie. Maar anderzijds bleef de regio door het gebrek aan goede wegen lange tijd geïsoleerd, waardoor een groot deel van de kust ongerept bleef. Wij zijn de Europese regio met het grootste aantal door de UNESCO erkende natuurgebieden. Toch was het hoog tijd om in te grijpen: dankzij nieuwe wegen ligt Madrid nu op minder dan vier uur rijden van hier, en het aantal buitenverblijven is sinds enkele jaren sterk toegenomen. Maar dankzij POLA beschikken we nu over de middelen om de bescherming van de kust te combineren met duurzaam toerisme."

Het toerisme is een van de belangrijkste doelstellingen van de regio om zijn herontwikkeling te verzekeren. Dit merkt men in het bijzonder in het dorp Luanco (5000 inwoners), dat tot voor kort enkel een vissershaven en staalindustrie had. "Beide activiteiten worden momenteel geherstructureerd. Gelukkig bevindt onze gemeente zich in de buurt van Cap de Peñas en halverwege Aviles en Gijón, uitstekend om er toeristische en andere vrijetijdsactiviteiten te ontwikkelen", bevestigt Victor Cuervo, directeur van de gemeentelijke dienst voor opleiding en tewerkstelling. Om te kunnen voldoen aan de toeristische vraag werd een uitgebreid programma uitgewerkt: oprichting van toeristische bedrijven (met EQUAL-fondsen), verhoging van het aantal plattelandverblijven (met LEADER+), aanleg van een jachthaven (met FEDER en INTERREG) en beroepsopleidingen (800 000 euro per jaar), waarvan een deel door het Europees Sociaal Fonds wordt gefinancierd. "Het betreft hier geen drastische omschakelingen", nuanceert Constantino Roces, directeur van het Opleidingscentrum voor de voedingsmiddelenindustrie van Luanco. "We hoeven het wiel niet opnieuw uitvinden, onze opleidingen zorgen enkel voor een diversificatie en uitdieping van traditionele activiteiten en kennis: visverwerking, conserven, (banket)bakkerij, streekgerechten..." De resultaten spreken voor zich: "Ongeveer 80% van onze stagiairs vindt na hun opleiding meteen werk. In bepaalde sectoren, in het bijzonder de visverwerking, is het aanbod kleiner dan de vraag", vertelt Inés Lombas, docente biologie in het Opleidingscentrum.

Van vishaak tot vork

Hoewel de Asturische visserij, zoals elders in Europa, zware tijden doormaakt, is de sector nog lang niet uitgeteld. De vissers zetten in op kwaliteit en traceerbaarheid, waardoor ze hun vangsten beter kunnen verkopen. Verder in de keten versterken de visverwerkende bedrijven hun verpakkingseenheden. Zowel de vissers als de verwerkende industrie konden hiervoor rekenen op Europese Structurele Fondsen en andere communautaire instrumenten.

De gemeente Cudillero is hier een zeer goed voorbeeld van. In het kader van het technologische project "Collaboration@ Rural", dat de steun genoot van het 6e Kaderprogramma voor Onderzoek en Ontwikkeling, experimenteert de vissersvereniging Virgen del Carmen er met een systeem voor volledige traceerbaarheid dat gebruik maakt van GPS. "We volgen de vis als het ware van de vishaak tot op de vork", zegt een enthousiaste Enrique Plaza, van het Directoraat Generaal Visserij van de Asturische deelregering. "We kunnen alle vis meteen en volledig traceren: de vissers varen naar hun visgronden; naarmate de vis in de netten belandt, wordt deze geïnventariseerd en worden de gegevens via Wifi of satelliet naar de haven van Cudillero doorgeseind; nog voor de boot terug is, kunnen de verantwoordelijken van de visveiling een oorsprongcertificaat en nummer toekennen. Aan de hand hiervan kan men de vis traceren tot bij de detailhandel.



Opleiding van nieuwe medewerkers in Cudillero

Uiteindelijk wint iedereen hierbij: de visser, de controleur, de verwerker, de verkoper en ten slotte de consument..."

Nog steeds in Cudillero, in het dorp Oviñana, hebben twee bedrijven voor de verwerking van vis en schaaldieren hun installaties uitgebreid en gemoderniseerd. Inocencio Rodriguez, groothandelaar en in- en uitvoerder van vis en zeevruchten, investeerde 10 miljoen euro voor de bouw van een volledig nieuwe eenheid, die hij de naam "Nuevos Desarrollos de la Pesca" (Nieuwe ontwikkelingen in de visserij) gaf. "We moeten ervoor zorgen dat de Asturische bedrijven de nodige capaciteit hebben om alles te verwerken wat hier gevestigd wordt, en liefst nog iets meer zodat de toegevoegde waarde hier in de regio blijft en we overschotten kunnen uitvoeren", meent Rodriguez, die ook voorzitter is van de AMPPA, de vereniging van visgrootshandels van het Prinsdom Asturië. Europese hulp ter waarde van 3,5 miljoen euro kwam bovenop de 6,5 miljoen euro die de ondernemer had geïnvesteerd. Met dit geld kwam er een ultramoderne fabriek, een onderzoekslab en 80 nieuwe arbeidsplaatsen. Niet ver daar vandaan vond een vergelijkbare, zij het bescheidener, investering plaats bij de firma Mariscos Oviñana. Dit verwerkingsbedrijf voor zeeproducten van topklasse bouwde een nieuw en ruimer gebouw. "We hadden onze maximale capaciteit bereikt", vertelt Dionisio Otamendi, eigenaar. "In de grote steden is de vraag naar kant-en-klaargerechten met zeevruchten enorm gegroeid, we konden de vraag niet meer aan... Dat was een boot die we niet mochten missen."

Jachthaven

De boot niet missen was ook de wens van de beheerders van de jachthaven van Gijón, de grootste stad van Asturië (250.000 inwoners). De jachthaven ligt in het hart van de stad, maar de twintig jaar oude infrastructuur was wat ingedut, temeer omdat de pleziervaart in Spanje minder ingeburgerd is dan in andere landen. "In Frankrijk telt men bijvoorbeeld één aanlegplaats voor plezierboten per 40 inwoners, tegen één

Een eerste regionale maritieme strategie

Met het oog op een geïntegreerde ontwikkeling, om de acties van de verschillende publieke en particuliere spelers te coördineren en om de impact van de projecten te optimaliseren, heeft het Prinsdom Asturië een regionale maritieme strategie uitgewerkt voor zijn sociaaleconomisch beleid voor de periode 2007-2013.

Deze strategie werd uitgewerkt in een document met de naam "MAREA - La MAR, una estrategia para Asturias", en is het resultaat van een ruime consultatie bij een honderdtal organisaties en burgers in de loop van de eerste helft van 2007.

Goed bestuur

De regionale maritieme strategie van Asturië streeft in de eerste plaats naar **goed bestuur**. In een domein met een veelheid aan sectoren en een groot aantal betrokken openbare overheden en privéoperators, beoogt het document in de eerste plaats de invoering van een geïntegreerde managementstructuur met de verschillende regionale, nationale en Europese verantwoordelijkheidsniveaus. De regionale maritieme strategie stelt een organisationeel instrument voor dat als volgt kan worden samengevat:

- Op **regionaal niveau**, de oprichting van een **Commissie voor maritiem** beleid waarin alle betrokken regionale ministers zitting hebben; de oprichting van technische advies- en bijstandsorganen, in het bijzonder van een **Wetenschappelijke raad** (voor vragen met betrekking tot milieu, innovatie, enz.), alsook een "**Maritiem forum voor Asturië**" (waarin alle sociaal-economische spelers zijn verenigd).
- Op **nationaal niveau** zou de Spaanse regering de organisatie van sectorgerichte conferenties kunnen coördineren, alsook **gezamenlijke actieplannen** en **samenwerkingsverbanden** tussen de autonome kustgemeenschappen kunnen opzetten; een **algemeen protocol** tussen Madrid en de autonome kustgemeenschappen zou een algemeen kader en methodologie voor samenwerking op het vlak van geïntegreerd maritiem beleid afbakenen.
- Op **Europees niveau** stelt de maritieme strategie van Asturië de invoering voor van een **tripartiet samenwerkingskader**, en zelfs van een "**Europees territoriaal pact**" tussen de autonome gemeenschap, de Spaanse staat en de Europese Commissie. Een **transnationale maritieme consultatieve raad met wetenschappelijke comités** moet de invoering van het beleid vereenvoudigen en zou op supranationaal niveau bijdragen aan de debatten over maritieme belangen.

Doelstellingen en prioriteiten

De publieke raadpleging, de 21 geschreven bijdragen, de evaluatie door de regio zelf, gebundeld met het Groenboek van de Europese Commissie en andere pertinente politieke beschouwingen, mondden uit in de volgende strategische doelstellingen en prioriteiten:

- **Milieudoelstelling: de kust en de zee beschermen** (bescherming en rehabilitatie van de kust en van de rijkdommen van de zee; inrichting en beheer van kustgebieden)
- **Economische doelstelling: een beter gebruik van de rijkdommen van de zee en van de kustgebieden** (verbeteren van het concurrentievermogen van de maritieme sector en van aan de kust gebonden activiteiten, bevorderen van activiteiten die op een duurzame manier gebruik maken van de rijkdommen van de zee en van de kustgebieden; opsporen van nieuwe of haalbare activiteiten)
- **Sociaalculturele doelstelling: verbeteren van de levenskwaliteit op de kust van Asturië** (bevorderen van de werkgelegenheid voor de plaatselijke bevolking; verbeteren van de infrastructuur en de dienstverlening, zowel voor bewoners als bezoekers; bijdragen tot het behoud van de culturele identiteit van de steden en dorpen langs de kusten).

Deze drie doelstellingen worden bevorderd door de integratie van de volgende transversale doelstellingen:

- **Onderzoek, ontwikkeling en innovatie** (bevorderen van lokaal onderzoek in Asturië, in het bijzonder naar maritieme vraagstukken en hun integratie in het overheidsbeleid; bevorderen van de integratie van de wetenschappelijke en technologische kennis in de maritieme sector; ondersteunen van innovatie).
- **Opleiding en sensibilisering** (de opleiding beter aanpassen aan de maritieme sector; scheppen van nieuwe tewerkstellingsmogelijkheden voor bewoners van kustgebieden, kustbewoners beter bewustmaken van de rijkdommen van de zee en de kustgebieden).
- **Uitwerken van een vernieuwend overheidsbeleid** (geïntegreerd beheer van de kustgebieden; integratie van sociale en milieutechnische clausules in overheidscontracten; aanmaken van databanken, gebruik van prestatie-indicatoren,...).

Voor meer informatie:

<http://www.asturias.es/portal/site/Asturias/menuitem.fe57bf7c5fd38046e44f5310bb30a0a0/?vgnextoid=c26f8bf1631b1110VgnVCM10000098030a0aRCRD&i18n.http.lang=en> <http://www.asturias.es>

per 300 inwoners in Spanje, en één op 1000 in Asturië”, vertelt José Carlos Martínez, beheerder van de watersportclub. De vraag naar ligplaatsen neemt explosief toe. De Spanjaarden ontdekken de charme van een zeilboot of een jacht, en de Franse pleziervaarders ondervinden stilaan moeilijkheden om in hun havens betaalbare ligplaatsen te vinden. Dit bood kansen, die de havenautoriteiten van Gijón, eigenaar van het terrein, besloot te benutten via een publiek-private samenwerking. In 2005 werd de concessie van de jachthaven toevertrouwd aan een particuliere concessiehouder, die 4 miljoen euro investeerde in de uitbreiding en modernisering van de infrastructuur. Er volgde een vernieuwing van de bestaande pontons, in combinatie met nieuwe pontons om het aantal ligplaatsen te verhogen van 750 tot 1100. Verder werd er geïnvesteerd in nieuwe faciliteiten (gemakkelijke toegang tot water en elektriciteit, WiFi, vergaderzalen...) en milieubeheer (selectieve afvalsortering, ISO-normen...). “We hebben 650 klanten die hier het hele jaar een aanlegplaats huren, in 2006 hadden we meer dan 1000 boten die hier korte tijd aanmeerden, en die cijfers zijn nog in stijgende lijn”, vertelt Felix González, communicatieverantwoordelijke. “We moeten er wel bijvertellen dat we de goedkoopste jachthaven van de hele Cantabrische kust zijn, dat Gijón een erg gezellige stad is en dat we allerhande sociale en sportieve

activiteiten organiseren. Ik denk dan aan de tonijnvangst of de zeilwedstrijden met de Franse havens van Arcachon, Royan en La Rochelle.”

De economische impact van deze nieuwe golf van pleziervaarders op de stad is moeilijk in te schatten. Zelfs Humberto Moyano, directeur onderzoek en ontwikkeling voor de havenautoriteiten van Gijón, kan ondanks zijn encyclopedische en onuitputtelijke kennis van de maritieme sector en de plaatselijke ontwikkeling geen precieze indicatie geven, “*maar één ding is wel zeker: de haven van Gijón is goed voor 7% van het BBP van Asturië.*”

De haven van Gijón, die 20 miljoen ton vracht per jaar verwerkt, heeft vanzelfsprekend een belangrijke hefboomwerking voor regionale ontwikkeling. Sinds 2004 werd de haven uitgebreid, mét een belangrijke steun door de Europese Unie: 563 900 000 euro, waarvan ongeveer de helft afkomstig van het Cohesiefonds, en 250 miljoen euro die geleend werd door de Europese Investeringsbank (EIB). Dankzij deze uitbreiding verhoogt de verwerkings- en opslagcapaciteit voor de zeevracht die via de belangrijkste haven van Asturië wordt doorgevoerd. Het betreft voornamelijk het versterken van golfbrekers en het vergroten van de aanleg- en opslagzones. Daardoor kunnen nu



De terminal voor de staalindustrie van de haven van Gijón



Het toekomstige Oscar Niemeyer centrum zal de stad Avilés een nieuw gezicht geven

ook de grootste schepen kunnen aanmeren, in het bijzonder containerschepen, die in Gijón nog ondervetegenwoordigd waren, maar wel een markt in volle expansie vormen. *"Dankzij deze nieuwe infrastructuur kunnen we inderdaad meer schepen aan, maar ik wil ook de aandacht vestigen op een andere dimensie van Gijón, die minstens even belangrijk is",* beklemtoont Humberto Moyano. *"We zijn betrokken bij alle Europese onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten over havens van de laatste vijftien jaar: in totaal niet minder dan 42 projecten sinds 1992... Via de verschillende kaderprogramma's voor onderzoek en ontwikkeling, maar ook LIFE en natuurlijk INTERREG, met momenteel nog zes lopende studies. In de huidige context van een toenemende mondialisering en de sociale, milieutechnische economische uitdagingen waarmee we te maken krijgen, kan Gijón dankzij onderzoek en innovatie een grote toegevoegde waarde creëren, voor onszelf, maar ook voor andere havens van de planeet. Zo werd bijvoorbeeld het model dat we ontwikkelden voor het milieuvriendelijk laden en lossen van vluchtige stoffen overgenomen door havens uit alle delen van de wereld..."*

Oscar Niemeyer

Maar Asturië heeft nog een tweede belangrijke haven: Avilés. Deze verwerkt jaarlijks minder vracht (6 miljoen ton) dan Gijón, maar is wel de grootste vissershaven van de hele Cantabrische kust. Ook hier vinden belangrijke uitbreidingswerken plaats, waaronder een nieuwe vishal (de modernste van Europa), nieuwe kades en boulevards langs het estuarium. Er zijn echter nog heel wat andere projecten, die betrekking hebben op de hele stad, waardoor Avilés de volledige herstructurering die momenteel in Asturië plaatsvindt, misschien nog wel het best typeert. Van een sterk vervuilde industriestad (85.000 inwoners) verandert Avilés geleidelijk in een centrum voor dienstverlening. De stad zet ook in op het toerisme en wil in de nabije toekomst bovendien een vooraanstaande cultuurstad worden.

Sinds een tiental jaar zien we in Avilés een steeds groter aantal saneringsprojecten en initiatieven voor stadsvernieuwing. *"De stad leefde bijna volledig op het ritme van de industriële activiteiten, en keerde de zee de rug toe",* vertelt Jorge Juan Manrique, de gemeentelijke coördinator voor Europese projecten. *"We willen momenteel de top van het estuarium teruggeven aan de stad en zijn bewoners, door er een nieuwe centrumfunctie aan te geven... Dat is een werk van lange adem, met tal van betrokkenen - de overheid, privé partners, verenigingen - die elk hun eigen belangen hebben. In dat opzicht kan de regionale maritieme strategie van onschatbare waarde zijn."*

Het belangrijkste project is ongetwijfeld het spectaculaire internationaal georiënteerde culturele centrum Oscar Niemeyer, waarvoor binnenkort de eerste steen gelegd wordt. Het complex, dat door de grote Braziliaanse architect van die naam werd ontworpen, bestaat uit een ruime esplanade en vier futuristische gebouwen op een terrein van 44 213 m² waar vroeger een staalfabriek gevestigd was, op de rechteroever van de riviermonding. Er komt een auditorium met ongeveer 1000 plaatsen, een museum, tentoonstellings- en vergaderzalen, een bioscoop en een panoramisch restaurant. *"Het Oscar Niemeyer-centrum staat voor alles wat Asturië wil uitdragen: de toekomst, innovatie, voortreffelijkheid... En dat voor de tamelijk redelijke prijs van 30 miljoen euro",* zegt een enthousiaste Natalio Grueso, projectverantwoordelijke. De opening is voorzien in 2010. Ondertussen vindt in december 2007 een colloquium plaats met vertegenwoordigers van de grote culturele centra ter wereld (Lincoln Center, Centre Pompidou, Sydney Opera House, Hong Kong Cultural Centre...) en draait Woody Allen een film aan de monding van het estuarium.

Voor meer informatie: <http://www.asturias.es>

INTEREG IIIB Noordzee

“Kennis delen over overstromingsrisicobeheer voor kuststreken”



Niels Roope, projectleider SAFECOAST, Rijkswaterstaat, Nederland

Sinds de catastrofale vloedgolven van 1953 en 1962 hebben de landen aan de Noordzee grootschalige preventiemaatregelen genomen: er werden dijken en stormvloedkeringen

opgetrokken om de uitgestrekte, laaggelegen gebieden te beschermen, terwijl ook de bestaande duinen versterkt werden. In de loop van de jaren '90 bleek ook de aanvoer van extra zand (zandsuppleties) een goede “zachte” maatregel voor het tegengaan van kusterosie in landen als België, Nederland, Duitsland, Denemarken en het Verenigd Koninkrijk.

Maar mogelijk zijn deze successen het resultaat van toeval. Tijdens de afgelopen vijftig jaar is het risico op vloedgolven gevoelig toegenomen, ondanks de blijvende investeringen voor kustverdediging. Tegelijkertijd zou, juist door het uitblijven van ernstige gebeurtenissen, het risicobewustzijn bij burgers en politieke besluitvormers kunnen afnemen.

Algemeen wordt aangenomen dat de klimaatverandering het zeeniveau doet stijgen en het aantal zware stormen toenemen. Tegelijkertijd verergeren ook de gevolgen van overstromingen omdat omvangrijke socio-economische infrastructuur werd gebouwd in de zogenaamde beschermde, maar overstromingsgevoelige gebieden. De tsunami in Azië en de overstroming in New Orleans door de orkaan Katrina zijn maar twee voorbeelden die op spectaculaire manier aantonen hoe kwetsbaar laaggelegen kustgebieden zijn. Ook de overstromingen in de zomer van 2007 in Engeland laten zien hoe in gebieden die gemakkelijk overstromen zowel mensen als infrastructuur bedreigd zijn.

In de Noordzeelanden werden talrijke maatregelen genomen om deze bedreigingen op duurzame manier af te wenden, door te zorgen voor een combinatie van veiligheid, economische groei en milieubewustzijn. Veel antwoorden lijken te liggen in een evenwichtige combinatie tussen de functies die de kustregio's vervullen, een overdachte inrichting van het grondgebied en een goede voorbereiding op crisissituaties, ondersteund door blijvende inspanningen voor onderzoek.

De verschillen in context en cultuur tussen de landen en regio's bieden tal van mogelijkheden om van elkaar te leren. Om de kennis en beschikbare informatie efficiënt te verwerken, is het echter minstens even belangrijk om de inspanningen en de ontdekkingen te harmoniseren. Enkel op die manier bereiken men voldoende gemeenschappelijke knowhow om op voort te bouwen.

Met een budget van 2,3 miljoen euro, waarvan de helft afkomstig van communautaire bronnen, brengt het INTERREG-project “Safecoast” gespecialiseerde planologen en onderzoekers samen voor een gemeenschappelijk begrip van eenzelfde probleem. Het komt er op aan om te leren door te handelen: samen risico-evaluaties uitvoeren, sensibiliseringscampagnes organiseren, gegevens en informatie uitwisselen, zeer gedetailleerde kaarten ontwerpen die niet stoppen aan de nationale grenzen, enz.

Dit alles moet leiden tot een samenvatting over de situatie van het Noordzeegebied. Het rapport moet bruikbare informatie aanreiken voor de betrokken beheerders en politieke besluitvormers in de verschillende landen. Deze resultaten zullen op 21 mei 2008 gepubliceerd worden in het kader van een conferentie die samen met het “Chain of Safety”-project wordt georganiseerd. Hier zullen zowel grensoverschrijdende kustverantwoordelijken, planologen als crisisbeheerders samenkomen die, naar we hopen, nieuwe concrete ideeën voorstellen om op een meer geïntegreerde manier te strijden tegen overstromingen in kustgebieden.

Voor meer informatie: www.safecoast.org



De duinen bieden zowel bescherming als schitterende vergezichten

INTERREG IIIA Ierland/Wales**"IMAGIN": de voorraden van de Ierse zee benutten**

Totale kostprijs: 1 246 111 EUR
Bijdrage EU: 841 976 EUR

Het aantal rendabele vindplaatsen van materiaal voor de productie van mortel of beton (grint, kiezelzand, steenslag...) in Groot-Brittannië en Ierland wordt steeds kleiner. Er moeten andere bronnen aangesproken worden. Het winnen van belangrijke afzettingen op de zeebodem in het zuiden van de Ierse zee kan bijdragen tot de ontwikkeling van de kustregio's. Het "Irish sea Marine Aggregates Initiative" (IMAGIN) project verenigt meerdere organisaties die gespecialiseerd zijn in kustgeografie, geologie, beheer van maritieme rijkdommen, enz. Deze hebben de taak om een wetenschappelijk, strategisch en operationeel kader te bepalen voor een milieuvriendelijke winning van de voorraden.

Gerry Sutton, Projectverantwoordelijke,
 University College Cork.
gerry.sutton@ucc.ie
www.imagin-eu.org

INTERREG IIIB Baltische Zee**"Baltic Gateway": een onderlinge verbinding voor de regio's ten zuiden van de Oostzee**

Totale kostprijs: 1 043 500 EUR
Bijdrage EU: 664 500 EUR

Het "Baltic Gateway" samenwerkingsproject, dat wordt gedragen door 38 partners uit 7 landen, heeft de ambitie om een volledig en hoogwaardig systeem voor transport en logistieke diensten op te zetten tussen Scandinavië, het noordwesten en het centrum van Europa, de Baltische staten, Rusland, Wit-Rusland, Oekraïne en Azië. Met het project wil men de economische groei en de duurzame ontwikkeling van het gebied ten zuiden van de Oostzee bevorderen. Het project was aanleiding voor een aantal studies en leidde tot aanzienlijke economische investeringen.

Bengt Gustafsson, Projectcoördinator.
bengt.gustafsson@regionblekinge.se
www.balticgateway.se

INTERREG IIIB Atlantische ruimte**"Coastatlantic": geïntegreerd beheer van kustgebieden**

Totale kostprijs: 2 535 079 EUR
Bijdrage EU: 1 753 768 EUR

Het "Coastatlantic" samenwerkingsverband streeft naar een gezonde en duurzame ontwikkeling van de kustgebieden, via een benadering die rekening houdt met de sociale, economische en milieutechnische dimensie van het kustgebied. Twaalf Atlantische kustregio's van Spanje, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en Ierland delen zo voortaan een gelijklopende visie inzake ruimtelijke ordening en het geïntegreerde beheer van de kustgebieden. Dit was al het geval in andere delen van Europa (Noordzee, Baltische Zee, Middellandse Zee), maar minder voor de gebieden grenzend aan de Atlantische Oceaan.

Guillermo Morales Mato, Projectcoördinator.
guillemm@princast.es
www.coastatlantic.org/

INTERREG IIIC Noord**"InterMareC": ondersteuning van maritieme clusters**

Totale kostprijs: 3 250 000 EUR
Bijdrage EU: 1 750 000 EUR

Het project "InterMareC - Using maritieme clusters to stimulate growth in coastal regions" – is ontstaan uit de samenwerking tussen drie perifere regio's, met elk een rechtstreekse toegang tot de zee: Sleeswijk-Holstein, Bretagne en Pommeren. De drie regio's zochten een gezamenlijke strategie om, dankzij maritieme clusters, een nog onbenut potentieel aan te spreken. Het betreft zowel het stimuleren van de activiteiten van de maritieme sector binnen drie sleuteldomeinen (oceanografische en offshore technologieën, activiteiten en diensten in kustgebieden, scheepsbouw) en van de economie in de kustgebieden via samenwerkingsverbanden tussen overheden, onderzoekers en bedrijven. InterMareC ontwikkelt in het bijzonder nieuwe producten en diensten op het vlak van onderwaterakroestiek en –robotica, "meteoceanische" voorspellingen, hydrodynamica en leefmilieu.

Frieder Henf, Projectcoördinator.
intermarec@kern.de
<http://www.intermarec.net/offshore-oceanograph.html>

Info regio website: belangrijkste delen nu beschikbaar in 22 talen

"Beleid" en "Instrumenten" zijn de twee eerste onderdelen van de nieuwe Info regio website die (samen met de deelsecties) beschikbaar zijn in 22 talen. Vanaf nu vinden de websitebezoekers gedetailleerde informatie over de geschiedenis, de hoofddoelstellingen en de belangrijkste middelen voor het Europese Regionaal Beleid 2007-2013 in hun eigen taal.

http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm

Contacten

Europese Commissie, Directoraat-generaal "Regionaal beleid"
Eenheid 01 - "Informatie en Communicatie"
Ana-Paula Laissy
Tervurenlaan 41, B-1040 Brussel
Fax: +32 2 296 60 03
E-mail: regio-info@ec.europa.eu
Internet: http://ec.europa.eu/dgs/regional_policy/index_en.htm
Informatie over de regionale hulp van de Europese Unie
http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm

ISSN 1725-8146

© Europese Gemeenschappen, 2007
Overname toegestaan mits bronvermelding

Gedrukt in België.

BUREAU VOOR OFFICIËLE PUBLICATIES
VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN
L-2985 Luxemburg



Publicatiebureau
Publications.europa.eu