

panorama

inforegio

38

Zomer 2011



Europa verbinden

Vervoer en regionaal beleid

HOOFDARTIKEL

Dirk Ahner

3

OVERZICHT

Een concurrerend en zuinig vervoerssysteem voor Europa

4-7

INTERVIEWS

Matthias Ruete — Luis Valente de Oliveira — Jean-Marc Offner — Horst Sauer

8-11

HET TEN-V-BELEID

Een multimodaal vervoersnetwerk voor Europa

12-13

DE WEG NAAR DE TOEKOMST VOOR SCHONER, GROENER VERVOER

DWARS DOOR EUROPA

Op naar sterkere verbindingen met Zuidoost-Europa

Scandria – verbinding tussen de Oostzee en de Adriatische Zee

Portugal – de scheepvaart in goede banen geleid met VTS

Uitbreiding van het metronet in Sofia blaast de stad nieuw leven in

Nieuwe faciliteiten in de haven van La Rochelle voor een groeiende markt

Een betere autosnelweg opleveren in Slovenië

Gemoderniseerde sporen met internationale voordelen – Tsjechië

14-15

16-22

23

MOBILITEIT IN DE STAD OPNIEUW UITGEDACHT

Het Actieve Reisnetwerk

24-25

HOE VERKEERSINFRASTRUCTUUR DE EU VORMGEEFT

26

REGIONALE AANGELEGENHEDEN

Resultaten van het openbare overleg over het vijfde cohesieverslag

27

AGENDA

28

LAAT UW STEM HOREN

Foto's (pagina's):

Vermeldingen:

Omslag: © EC

Binnenin: alle foto's © EC, behalve:

Pagina 10: © a-urba

Pagina 11: © TransBaltic

Pagina 17: © Haven van Rostock/Nordlicht

Pagina 18: © CCTMC-Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente

Pagina 19: © de onderneming Sofia Metropoliten

Pagina 21: © DARS, Sloveens bedrijf dat snelwegen aanlegt

Pagina 22: © Filip Hainall, het Tsjechische ministerie van Verkeer

Dit magazine wordt in het Engels, Frans en Duits gedrukt op gerecycleerd papier.

De standpunten in deze publicatie zijn die van de auteur en geven niet noodzakelijk de zienswijzen van de Europese Commissie weer.

De inhoud van dit magazine werd in mei 2011 vastgelegd.



Vervoer is veel meer dan gewoon van punt a naar punt b gaan: het draait om de netwerken gesteund en ontwikkeld door EU-fondsen om economische groei, duurzaamheid en toegang tot onmisbare diensten te verwezenlijken. In dit nummer van Panorama nemen we alle aspecten van vervoer onder de loep, van hogesnelheidsspoorlijnen die landen verbinden tot milieuvriendelijke systemen voor stadsvervoer.

De voorbije tien jaar hebben acties op EU-niveau ontegenzeggelijk bijgedragen tot de positieve verwezenlijkingen in het Europese vervoerssysteem. De Structurele Fondsen en het Cohesiefonds zijn al lang grote financieringsbronnen voor betere vervoersverbindingen in EU-regio's met een ontwikkelingsachterstand. De recente macroregionale strategieën voor de Oostzee en het Donagebied bieden nieuwe mogelijkheden om het vervoer over grenzen heen te ontwikkelen.

Wat de toekomst betreft, onlangs is een witboek over vervoer gepubliceerd, getiteld „Vervoer 2050 - Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte“, waarin een hele waaier aan nieuwe beleidsinitiatieven wordt aangekondigd. Het doel is een beter concurrerend en geïntegreerd vervoerssysteem met meer mobiliteit en minder uitstoot tegen 2050. De initiatieven omvatten 40 verschillende domeinen die nodig zijn om het vervoerssysteem van Europa te transformeren, via verschillende uitdagingen: zo moeten we bijvoorbeeld onze olieafhankelijkheid verlagen, de dichtslibbing van onze wegen aanpakken en de infrastructuur verbeteren.

De geïnterviewden in dit nummer vertellen ons welke lessen zij al hebben getrokken, welke uitdagingen ons nog te wachten staan en hoe een doeltreffend vervoersbeleid de economische en territoriale samenhang kan stimuleren. Een blik op de laatste ronde van de evaluatie van het regionale beleid onthult wat al is bereikt en wat nog moet gebeuren om de vervoersnetwerken in de EU te verbeteren. Om te zien wat landen concreet verwezenlijken, spreekt Dwars door Europa met zeven projecten rond heel uiteenlopende vervoerswijzen.

Door de nadruk te leggen op een geïntegreerde aanpak van uitdagingen in bepaalde regio's kan het regionale beleid de precieze behoeften van gemeenschappen op hun grondgebied ondersteunen. Eén ding staat vast: de vraag hoe het vervoer cohesie kan stimuleren, groei kan aandrijven en tegelijk duurzamer kan worden, moet een regionaal antwoord krijgen opdat de doelen uit het witboek behaald kunnen worden.

Ik wens u veel leesplezier!

Dirk Ahner

*Directeur-generaal
Directoraat-generaal Regionaal beleid
Europese Commissie*

EEN CONCURREREND EN ZUINIG VERVOERSSYSTEEM VOOR EUROPA

Vervoer – een motor voor groei, een milieu-uitdaging, een internationale kwestie. Het witboek „Vervoer 2050 – Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte”, op 28 maart 2011 aangenomen door de Europese Commissie, heeft als doel deze factoren in evenwicht te brengen en ervoor te zorgen dat de Europese regio’s volledig en concurrerend geïntegreerd blijven in de wereldeconomie. Concrete acties worden beschreven, naast analyses van wat al is verwezenlijkt en van de toekomstige uitdagingen. Deze voorstellen zijn vooral belangrijk voor de Europese regio’s en het regionale beleid van de EU, want duurzame vervoersinfrastructuur stimuleert verbindingen en komt de interne markt ten goede.

„Andere regio’s in de wereld lanceren enorme, ambitieuze programma’s voor moderner vervoer en investeren in infrastructuur; het is cruciaal dat het Europese vervoer blijft groeien en investeren om zijn concurrentiepositie te behouden.”

Vervoer 2050 – Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – Witboek over concurrerend en zuinig vervoer

Een van de grootste uitdagingen is het uitgebreide vervoerssysteem op één lijn brengen met de belofte van de Commissie om de broeikasgasuitstoot te reduceren - in totaal moet de EU de uitstoot met 80 à 95 % verlagen tot onder de niveaus van 1990, en dat tegen 2050. Zestig procent van de verlaging moet in de vervoerssector worden verwezenlijkt. Hoewel vervoer minder vervuilend is geworden, is er meer verkeer dan ooit en 96 % van de verbruikte energie komt nog steeds uit fossiele brandstoffen. Als de EU treuzelt en alleen schuchtere stapjes zet in de richting van nieuwe technologie, zal ze achterblijven bij wie wel innovatie verwelkomt.

De nadruk ligt duidelijk op technologische innovatie voor schonere, intelligentere infrastructuren en systemen, maar ook capaciteitsopbouw om die innovatie te helpen verwezenlijken staat hoog op de agenda.

Mobiliteit verhogen & uitstoot verlagen

Het lijkt geen twijfel dat investeren in vervoersinfrastructuur de economische groei en handel stimuleert en rijkdom creëert. Zonder doeltreffende netwerken lopen inwoners van perifere of anders geografisch benadeelde regio’s het risico om afgesloten te raken van diensten en banen.

Om de toch enigszins tegenstrijdige belangen te verzoenen, bepaalt het Stappenplan onder meer deze manieren om het vervoerssysteem minder olieafhankelijk te maken, zonder aan efficiëntie of mobiliteit in te boeten:

- verbetering van de energie-efficiëntie van de huidige voertuigen gebruikt in alle vervoerswijzen;
- ontwikkeling en invoering van nieuwe duurzame brandstoffen en aandrijfsystemen;
- optimalisatie van multimodale logistieke ketens met de nadruk op energie-efficiëntie, bijvoorbeeld door betere verbindingen tussen het spoor en de scheepvaart voor goederenvervoer over lange afstand;
- gebruik van innovatieve systemen voor verkeersdoorstroming en marktmaatregelen zoals het opheffen van bestaande beperkingen voor de kustvaart.



Een stapsgewijs actieplan

In de voorbije tien jaar zijn de luchtvaart, het wegennet en in mindere mate ook de spoorwegen ontsloten voor de markt, en over de hele linie is de veiligheid erop vooruitgegaan. Ook het gemeenschappelijke Europese luchtruim is nu een feit, en wordt centraal beheerd en uitgetekend. Passagiers hebben nu rechtsbescherming en nieuwe regels over arbeidsomstandigheden zijn aangenomen voor de werknemers in de sector.

Trans-Europese vervoersnetwerken (TEN-V) hebben bijgedragen tot territoriale samenhang, niet het minst doordat het programma hogesnelheidsspoorlijnen ondersteunt. Tot slot wordt sterk beklemtoond dat de vervoerssector milieuvriendelijker prestaties moet neerzetten.

In het kader van de Europa 2020-strategie moet de verdere ontwikkeling van Europa's vervoersinfrastructuur aangepast zijn aan de opkomst van een vervoerssysteem met efficiënt gebruik van hulpbronnen, dat bouwt op innovatie en rekening houdt met klimaatverandering, milieu-uitdagingen en territoriale cohesie.

Het nieuwe witboek stelt acties voor die bouwen op vorige verwezenlijkingen om Europa zodanig in beweging te krijgen dat de behoeften van dit nieuwe decennium worden vervuld, alsook die van later. Hier volgen enkele geopperde ideeën:

Een efficiënt en geïntegreerd mobiliteitssysteem

- Een interne Europese vervoersruimte
- Hoogwaardige banen en degelijke arbeidsomstandigheden bevorderen
- Veilig vervoer
- IJveren voor veiligheid in het transport: duizenden levens redden
- Kwaliteit en betrouwbaarheid van de dienstverlening

Innovatie voor de toekomst: technologie en gedrag

- Een Europees beleid inzake onderzoek en innovatie op het gebied van vervoer
- Duurzamer gedrag promoten
- Geïntegreerde stedelijke mobiliteit

Moderne infrastructuur en slimme financiering

- Vervoersinfrastructuur: territoriale cohesie en economische groei
- Een coherent financieringskader
- Correcte prijszetting en vermijden van concurrentievervalsingen

De externe dimensie

- Pleiten voor internationale doelstellingen inzake klimaatverandering en energie-efficiëntie
- Een samenwerkingskader ontwikkelen om ons vervoers- en infrastructuurbeleid uit te breiden naar onze buurlanden.



Elektrische voertuigen zijn mogelijk de sleutel tot het behalen van emissiedoelen.

EEN CONCURREREND EN ZUINIG VERVOERSSYSTEEM VOOR EUROPA

Effectieve vervoersnetwerken voor meer territoriale cohesie

De voorbije tien jaar hebben acties op EU-niveau ontegenzeggelijk bijgedragen tot de positieve verwezenlijkingen in het Europese vervoerssysteem. De Structurele Fondsen en het Cohesiefonds zijn al lang grote financieringsbronnen voor de nodige investeringen in betere vervoersverbindingen in EU-regio's met een ontwikkelingsachterstand.

Het cohesiebeleid stimuleert actief regionale en nationale acties rond vervoersprioriteiten en grensoverschrijdende samenwerking. De recente macroregionale strategieën - de Donaustrategie en de Oostzee-strategie - scheppen een sterker kader voor grensoverschrijdende planning en bieden kansen voor een geïntegreerde ontwikkeling van vervoerssystemen.

De effecten van de economische crisis zinderen nog na in heel de EU - door de stijgende werkloosheid en verlaagde overheidsuitgaven is kostenefficiënte mobiliteit meer dan ooit nodig, terwijl de middelen om voor die mobiliteit te zorgen, slinken. Er moet meer bereikt worden met minder. Gevestigde systemen zoals het cohesiebeleid zijn ideaal om de kwaliteit van een waaier aan acties in verschillende regio's en landen te verhogen, zoals de steun voor de Europese spoorwegen.

De Europese spoorwegsector

„Toen men in 1986 begon aan de bouw van de eerste Spaanse hogesnelheidsspoorlijn was Spanje een van de armste landen in de EU, en Andalusië was een van de armste Spaanse regio's. Toch besliste de Spaanse overheid om een splinternieuwe hogesnelheidslijn aan te leggen tussen hoofdstad Madrid en de belangrijkste stad in de regio, Sevilla, met de meest geavanceerde technologie. Sindsdien heeft het land een spectaculaire groei gekend, en de regio Andalusië heeft nu veel meer concurrentiekracht dan voorheen. Deze evolutie zou nooit mogelijk zijn geweest zonder het cohesiebeleid en het territoriale effect ervan.”

Wat is TEN-V?

Het trans-Europese vervoersnetwerk, TEN-V, vormt de basis voor goederenstromen en stelt mensen in staat zich vrij door de Europese Unie te bewegen. Het beleid is essentieel, want het verbindt de westelijke en oostelijke delen van Europa met elkaar en het geeft de interne Europese vervoersruimte van de toekomst vorm.

Sterkere integratie in het licht van een grotere interne markt, de koolstofuitstoot van het vervoer reduceren, de rol van de EU in de wereldwijde strijd tegen klimaatverandering - deze uitdagingen vereisten een herziening van het beleid gelanceerd in 2009.

De EU steunt TEN-V via het TEN-V-programma en de Europese fondsen voor regionale ontwikkeling en cohesie, want een grotere toegankelijkheid is fundamenteel voor een concurrerend en coherent Europa.

Wat wordt gefinancierd?

In totaal is de EU-steun voor vervoer in de programmeringsperiode 2007-2013 als volgt verdeeld:

- TEN-V en nationale, regionale en lokale wegen zijn goed voor meer dan € 41 miljard;
- De spoorwegen, waaronder TEN-V- en andere projecten, ontvangen zo'n € 24 miljard;
- Stadsvervoer - € 8,1 miljard;
- Havens en de binnenvaart - € 4,3 miljard;
- Multimodaal vervoer en intelligente systemen - meer dan € 3 miljard;
- Luchthavens - € 1,84 miljard.

Verder kijken dan TEN-V

In het cohesiebeleid gaat momenteel ongeveer de helft van de toewijzingen voor vervoer naar TEN-V. Andere prioriteiten zijn nationale, regionale en lokale netwerken en schoon stadsvervoer. Hoe de toewijzingen in de toekomst het best verdeeld worden, is een heet hangijzer. De druk om de koolstofuitstoot van vervoerssystemen te reduceren en om de EU-steun vooral te richten op investeringen in gemeenschappelijke prioriteiten zal dus ongetwijfeld leiden tot meer aandacht voor knelpunten in de infrastructuur, intelligente netwerken en schoon openbaar stadsvervoer.



Stadsvervoer

Steden zijn motoren die groei aandrijven in hun ruimere omgeving. Ze leveren diensten, werk en ontspanning aan hun regio. Het is cruciaal dat het systeem voor stadsvervoer optimaal afgestemd is op de vervoerdiensten in de wijde omgeving. Steden lijden evenwel het zwaarst onder congestie en geluidshinder. Een kwart van de CO₂-uitstoot in de hele vervoerssector wordt opgewekt door auto's in de stad, en 69 % van alle ongevallen gebeuren in steden. Conventionele voertuigen moeten dan ook geleidelijk verdwijnen uit onze steden als we onze doelstellingen voor minder broeikasgasuitstoot en olieafhankelijkheid willen behalen.

Als meer mensen zich gezamenlijk gaan verplaatsen, ontstaat een virtueuze cirkel voor openbaar vervoer, die –samen met campagnes voor veilig en aangenaam fietsen en wandelen– de mensen uit hun auto kan krijgen.

Wie toch een auto nodig heeft, zal aangespoord worden om een compacter, lichter en gespecialiseerd voertuig te gebruiken. Grote wagenparken van bussen en taxi's, kleinere milieuvriendelijke vrachtwagens en bestelwagens zijn ideaal om alternatieve aandrijfsystemen en brandstoffen in te voeren en om innovaties uit te proberen. Het openbaar vervoer kan worden aangemoedigd door rekeningrijden, transparante fiscale systemen en de invoering van nieuwe technologieën.



„Er is geen tijd voor uitstel. Het duurt vele jaren om infrastructuur te plannen, te bouwen en uit te rusten. Treinen, vliegtuigen en schepen gaan bovendien decennia mee. De keuzes die we nu maken, zijn bepalend voor het vervoer in 2050. We moeten op Europees niveau actie ondernemen om ervoor te zorgen dat we samen met onze partners het vervoer van de toekomst ontwikkelen in plaats van dat elders in de wereld te laten gebeuren.”

Vervoer 2050 – Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – Witboek over concurrerend en zuinig vervoer

MATTHIAS RUETE

Interview met Matthias Ruete, directeur-generaal van DG Mobiliteit en vervoer

Voor hij in 2010 zijn post bij DG Mobiliteit en vervoer aannam, was Matthias Ruete directeur-generaal van het gecombineerde DG Energie en vervoer in de Europese Commissie.

Wat zijn de grootste lessen getrokken uit het verleden en wat zijn, met het oog op 2020, de grootste uitdagingen in de vervoerssector?

Onze grootste uitdaging is de vervoerssector helpen om toekomstige beperkingen aan te pakken zonder aan efficiëntie in te boeten en tegelijk de concurrentiekracht van de sector te handhaven, ja zelfs te verhogen.

In de voorbije tien jaar heeft Europa al heel wat verwezenlijkt. We hebben markten ontsloten in de luchtvaart en op de weg, en deels ook op het spoor, terwijl we de veiligheid en beveiliging van alle vervoerswijzen wisten te verhogen. Maar het systeem is niet duurzaam. Toekomstige beperkingen negeren of onderschatten en de nodige aanpassingen uitstellen zou een fatale vergissing zijn.

Onze olieafhankelijkheid, congestie en de broeikasgasuitstoot terugdringen zijn onmiddellijke uitdagingen – vooral dat laatste. We hebben onszelf opgelegd om de uitstoot met 80 % te verlagen tegen 2050. De vervoerssector zal zijn uitstoot met minstens 60 % moeten verlagen tegenover 1990 (70 % minder dan vandaag). Het witboek dat de Commissie op 28 maart heeft aangenomen, zet deze uitdagingen uiteen en bepaalt de strategie waarmee de EU ze doeltreffend kan aanpakken.



Hoe kan het EU-vervoersbeleid volgens u bijdragen tot economische en territoriale cohesie?

Het witboek pleit voor de ontwikkeling van een trans-Europees „kernnetwerk” van verkeersaders dat het hele continent bestrijkt, waarlangs grote en geconsolideerde hoeveelheden goederen en passagiers bewegen met hoge efficiëntie en lage uitstoot.

Dat zal een garantie zijn voor efficiënte multimodale verbindingen tussen EU-hoofdsteden en andere grootsteden, economische centra, havens, luchthavens en belangrijke grensovergangen. Het zal de ruggengraat vormen van de „interne Europese vervoersruimte” en zal de cohesie tussen alle regio's versterken.

Wat zijn de hoofdlijnen van de EU-strategie voor de verdere ontwikkeling van het vervoerssysteem die in het witboek wordt uiteengezet?

De vier grote stappen zijn:

- Een interne Europese vervoersruimte voor vlotter verkeer van burgers en goederen, lagere kosten en duurzamer vervoer in Europa;
- Een sterker verband tussen de ontwikkeling en de ingebruikname van technologische innovatie, door een geïntegreerd onderzoeksbeleid;
- Uitgedachte infrastructuur voor maximale groei en minimale milieueffecten; en
- Ontwikkeling van infrastructurele verbindingen met buurlanden om daar markten voor vervoersgerelateerde diensten, producten en investeringen te ontsluiten, wat het handelsverkeer ten goede zal komen.

“ Onze grootste uitdaging is de vervoerssector helpen om toekomstige beperkingen aan te pakken zonder aan efficiëntie in te boeten. ”

LUIS VALENTE DE OLIVEIRA

Europees coördinator voor Snelwegen op zee

Luis Valente de Oliveira heeft al meer dan 400 belanghebbenden ontmoet in alle maritieme EU-landen en al drie jaarverslagen over de activiteiten voorgesteld.

Wat zijn de grootste lessen getrokken uit het verleden en wat zijn, met het oog op 2020, de grootste uitdagingen in de vervoerssector?

De grootste uitdaging is de coördinatie tussen verschillende vervoerswijzen. Het komt erop neer dat we goederen van punt a naar punt b moeten krijgen op de snelste, meest rendabele, meest comfortabele en minst vervuilende manier. Als we maar één vervoerswijze tegelijk beschouwen, zijn de functionele mogelijkheden te beperkt of de kosten niet te rechtvaardigen. Om antwoorden te vinden, moeten we de eigenschappen van elke vervoerswijze doorgronden en multimodale oplossingen moeten de norm zijn.

Hoe kan het EU-vervoersbeleid volgens u bijdragen tot economische en territoriale cohesie?

Het activiteitsniveau van een bepaalde regio is essentieel voor het welzijn van de inwoners: voor productie en consumptie is vervoer nodig. Om ontwikkeling en cohesie te stimuleren, moeten verbindingen tussen complementaire regio's versterkt worden.

Meer dan 90 % van de invoer en uitvoer van de EU verloopt via Europese havens. Daarom is zorgen voor de beste havens en de meest geschikte verbindingen tussen havens en hun achterland een belangrijke eerste stap.

Bepaalde vervoerswijzen hebben een bepaalde hoeveelheid vracht nodig om rendabel te zijn, dus keuzes moeten haalbaar zijn. De concentratie van vracht langs bepaalde assen kan verbindingen economisch duurzaam maken. Het is nodig om de nodige tijd en kosten zo veel mogelijk te beperken, wat alleen kan door het beste uit elke vervoerswijze te halen en vervolgens te combineren. Het EU-vervoersbeleid moet alle vervoerswijzen aanpakken om tot een coherent en efficiënt geheel te komen.

Wat zijn de belangrijkste lessen die u hebt geleerd als Europees coördinator van een prioritair TEN-V-project?

Het prioritaire project „Snelwegen op zee” is nu op kruissnelheid: de acht projecten die onlangs werden goedgekeurd, bestrijken de Europese maritieme ruimte. Ze zijn het resultaat van ideeën die met mensen uit heel Europa zijn besproken.

Verschillende landen betrekken in een project is een goede manier om de beste praktijken en resultaten van studies te delen. Uitwisselingen in groep leiden tot aanpasbare oplossingen.

Ik heb aangedrongen op versterkte opleidingsprogramma's in de logistiek, zowel voor personeel als voor wie binnen de bedrijven verantwoordelijk is voor vrachtstromen, om te voorzien in onze complexe logistieke behoeften.



“ Meer dan 90 % van de invoer en uitvoer van de EU verloopt via Europese havens. ”

JEAN-MARC OFFNER

Directeur-generaal van het Bureau voor Stadsontwikkeling, Bordeaux métropole Aquitaine

Stadsingenieur en politiek analist Jean-Marc Offner is directeur-generaal van „a’urba”, het Bureau voor Stadsontwikkeling in Bordeaux métropole Aquitaine.

Wat zijn de grootste lessen getrokken uit het verleden en wat zijn, met het oog op 2020, de grootste uitdagingen in de vervoerssector?

De vermindering van het wegverkeer in en tussen steden is al enkele decennia een van de belangrijkste doelen binnen het openbaarvervoerbeleid van vele EU-landen.

Het openbaar vervoer is er niet in geslaagd het toenemende verkeer aan banden te leggen en een van de grootste uitdagingen voor de vervoerssector tegen 2020 is dan ook het uitwerken van openbaarvervoerdiensten aangepast aan een veranderende levensstijl: flexibeler dienstregelingen, passende en kwaliteitsvolle diensten en nuttig gebruik van de reistijd.

Hoe kan het EU-vervoersbeleid volgens u bijdragen tot economische en territoriale cohesie?

De ontwikkeling van hogesnelheidsnetten is al enkele decennia de manier bij uitstek om Europese gebieden aan verschillende kanten van de grens dicht bij elkaar te brengen, door een zekere sociale en economische cohesie te bevorderen. Dit werk moet worden voortgezet.

Het is al even belangrijk om investeringen op het regionale niveau niet te vergeten, want die zijn cruciaal voor de goede werking van grootstedelijke gebieden. Overheden en netwerkbeheerders zijn vaak met de vinger gewezen omdat ze regionale infrastructuur links lieten liggen ten voordele van winstgevender hogesnelheidslijnen. Wij vinden beide niveaus essentieel.



Gezien de milieu-uitdagingen hebben we een goed compromis nodig tussen de ambitie om netwerken te bouwen die alle regio's omvatten en de behoefte aan vlotte verkeersstromen.

Welke rol ziet u het vervoer spelen in geïntegreerde stadsontwikkeling?

Er is meer coördinatie nodig tussen vervoer en stadsontwikkeling. Compactere agglomeraties, met dus kortere reisafstanden, genieten de voorkeur. Een grondbeleid dat het mogelijk maakt om grond voor te behouden, om te anticiperen op waardeverhogingen door nieuwe infrastructuur en om sociale woningen te bouwen, kan een oplossing zijn.

Het zou verplicht moeten zijn dat de dienstverlening in gebieden die het meeste gebaat zijn bij openbaar vervoer een bepaald minimumniveau haalt, in combinatie met een ontmoedigend parkeerbeleid.

We moeten bestaande stedelijke structuren duurzamer doen werken. In het bijzonder moeten we auto's anders gaan gebruiken: carpooling, autodelen, en auto's afstemmen op het openbaar vervoer. Uit ecologisch oogpunt zou een verdubbeling van de bezettingsgraad van auto's en een halvering van de reisafstanden al evenveel opleveren als alle maatregelen ter ontwikkeling van het openbaar vervoer samen!

“ De vermindering van het wegverkeer in en tussen steden is al enkele decennia een van de belangrijkste doelen binnen het openbaarvervoerbeleid van vele EU-landen. ”

HORST SAUER

Afdelingshoofd Europese aangelegenheden in het gezamenlijke departement Ruimtelijke ordening, Berlijn-Brandenburg

Als hoofd van de afdeling Europese ruimtelijke ontwikkeling binnen het gezamenlijke departement Ruimtelijke ordening staat Horst Sauer in voor de integratie van het Hoofdstedelijke gebied Berlijn-Brandenburg in de ruimtelijke ontwikkeling van de EU. Hij bekijkt momenteel de regionale impact van TEN-V-netwerken, met name in de regio tussen Scandinavië en de Adriatische Zee.

Wat zijn de grootste lessen getrokken uit het verleden en wat zijn, met het oog op 2020, de grootste uitdagingen in de vervoerssector?

Het is al maar duidelijker geworden dat nieuwe infrastructuren alleen kunnen worden gerealiseerd als die een concreet regionaal voordeel opleveren. We werken samen met meer dan 30 partners aan de verwezenlijking van de SCANDRIA-corridor, die Scandinavië en de Adriatische Zee via Berlijn met elkaar verbindt. Ons doel is om innovatiepolen beter te verbinden met hoofdstedelijke regio's langs deze as. Er is een enorm potentieel voor regionale groei in dit deel van Europa.

Het accent ligt eerder op optimaal gebruik van bestaande infrastructuur en groener vervoer met minder uitstoot dan op het aanpakken van grote investeringen in nieuwe infrastructuur.



Hoe kan het EU-vervoersbeleid volgens u bijdragen tot economische en territoriale cohesie?

Het komende kernnetwerk dat de ruggengraat van het EU-vervoersbeleid zal vormen, is gebaseerd op de verbinding van grote knooppunten. Deze knooppunten, zoals de Duitse hoofdstedelijke regio Berlijn-Brandenburg, moeten alle vervoerswijzen omvatten en verbonden zijn met andere draaischijven, zoals havens of sterke economische centra.

Meer toegankelijkheid in Midden-Europa zal meer economische activiteit in de hand werken en zo bijdragen tot territoriale cohesie. Een sterk kernnetwerk zal ook regio's dienen die goed verbonden zijn met de grote vervoersroutes.

Hoe zou u goed bestuur definiëren bij de planning van vervoersinfrastructuren?

Zoals ik het zie, moeten de regionale planning en het regionale beleid nauw verbonden zijn met vervoersplanning. Vervoer is geen doel op zich, maar moet ten dienste staan van mensen en bedrijven.

In Berlijn-Brandenburg hebben wij al heel positieve ervaringen gehad, niet alleen met „grensoverschrijdende” planning – tussen Berlijn en de omliggende deelstaat Brandenburg dus – maar ook bij het harmoniseren van ruimtelijke ordening en vervoersplanning. Dat is in het bijzonder waar voor het openbaar vervoer, dat al meer dan tien jaar degelijk georganiseerd wordt door Verkeersverbund Berlin Brandenburg (VBB).

“ Vervoer is geen doel op zich, maar moet ten dienste staan van mensen en bedrijven. ”

EEN MULTIMODAAL VERVOERSNETWERK VOOR EUROPA

De Europese Unie pleit al sinds het Verdrag van Maastricht in 1992 voor een trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-V). Het TEN-V ondersteunt de ontwikkeling van de interne EU-markt, evenals economische en sociale cohesie en de verbinding van eilanden, afgelegen gebieden en door land omsloten gebieden met de centrale gebieden van de Unie. Het zal de EU ook dichterbij buurlanden en wereldmarkten brengen.

De eerste richtsnoeren om lidstaten te steunen bij de ontwikkeling van het TEN-V werden in 1996 aangenomen door een beschikking van het Europees Parlement en de Raad. Die richtsnoeren werden na de uitbreiding van 2004 aanzienlijk herzien en bijgewerkt.

Totale investering in TEN-V tot op heden (1996-2013)	ca. € 800 miljard
EU-financieringsbronnen tot op heden*	ca. € 230 miljard
Toekomstige investeringsbehoeften (tot 2020)	ca. € 550 miljard

*TEN-V-programma, cohesiefonds, EFRO, EIB-leningen en -kredietgaranties.

Er zijn al enkele opmerkelijke succesverhalen op te tekenen in het TEN-V-beleidskader, zoals de hogesnelheidsspoorlijn Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam-Londen of de Sontverbinding voor weg- en spoorverkeer tussen Denemarken en Zweden. Dan zijn er nog de hogesnelheidsspoorlijn Madrid-Barcelona, de Malpensa-luchthaven in Milaan, de spoorverbinding Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer en vele andere lopende projecten.

Bijsturen met het oog op de toekomst

De Europese Commissie heeft geput uit de ervaring van de voorbije vijftien jaar om het TEN-V-beleid grondig te herbekijken en nieuwe richtsnoeren voor te stellen voor planning en tenuitvoerlegging. Vanaf de tweede helft van 2011 zullen het Europees Parlement en de Raad beslissen over de aanneming van deze nieuwe richtsnoeren met een grondig herziene beleidsaanpak die bouwt op sterkten, die vastgestelde tekortkomingen wil verhelpen en die nieuwe uitdagingen aangaat.

Tot dusver is de TEN-V-ontwikkeling gebaseerd geweest op de geleidelijke bepaling en tenuitvoerlegging van prioritaire projecten door individuele lidstaten met een bottom-upbenadering. Door deze benadering zijn belangrijke projecten in het hele TEN-V geïdentificeerd en ontwikkeld, zoals al eerder vermeld, maar een volledig geïntegreerd, multimodaal trans-Europees netwerk is er nog niet door opgeleverd.

Twee complementaire netwerken

Het nieuwe planningskader zal uit twee lagen bestaan: een uitgebreid netwerk vormt de basislaag, terwijl een kernnetwerk tussen de strategisch belangrijkste delen van het TEN-V daarboven een tweede laag vormt.

Het uitgebreide netwerk zal tot stand komen door het huidige TEN-V bij te werken en aan te passen, en zal de relevante bestaande of geplande infrastructuur in de lidstaten omvatten. Het kernnetwerk zal worden gevormd door de delen van het TEN-V met de grootste concentratie aan transnationale verkeersstromen, zowel qua goederen als qua passagiers, die een doeltreffende verbinding vormen tussen oost en west, en tussen perifere en centrale gebieden.

De twee netwerken zullen samen de infrastructurele basis vormen voor een interne Europese vervoersruimte, met efficiënte multimodale verbindingen tussen hoofdsteden, de grootste economische centra en de plaatsen op de grens waar verkeer binnenkomt.

Gecoördineerde planning en ontwikkeling

Het nieuwe TEN-V-beleid zal voornamelijk leiden tot beter gecoördineerde planning en ontwikkeling op Europees niveau. Het zal steunen op een coherente en transparante Europese planningsmethodologie onder toezicht van de Commissie en ontwikkeld via ruim overleg met belanghebbenden.




Gecoördineerde tenuitvoerlegging

Tevens zal het nieuwe TEN-V-beleid gecoördineerder ten uitvoer worden gelegd. Een aantal corridors zal op basis van het kernnetwerk worden geïdentificeerd en ontwikkeld naarmate de behoefte aan capaciteit toeneemt. De globale tenuitvoerlegging van corridors zal onder de hoge bescherming van een Europese coördinator worden geplaatst, en meerjarenprogramma's voor de ontwikkeling van corridors zullen binnen een bepaald tijds kader aangeven welke grote investeringen en kleinere verbeteringen nodig zijn.

Tot slot zal de klemtoon in de nieuwe benadering meer liggen op de voorwaardelijkheid en de coördinatie van de financiële EU-steun. De cofinanciering van projecten zal afhangen van de voorwaarde dat hiaten en knelpunten op het kernnetwerk worden aangepakt en dat doeltreffende comodaliteit wordt verzekerd, terwijl projecten met de grootste toegevoegde waarde voor Europa (zoals de afwerking van grensoverschrijdende verbindingen) voorrang krijgen. Tegelijkertijd zal een geïntegreerd financieringskader voor vervoer ervoor zorgen dat het Cohesiefonds en de Structurele Fondsen beter gecoördineerd worden met de TEN-V-beleidsdoelen, die zo sneller en doeltreffender kunnen worden bereikt.

Multimodaliteit verzekeren is essentieel voor industriegebieden.





SCHONER, GROENER VERVOER

Duurzaamheid en efficiënt gebruik van hulpbronnen moeten centraal staan in het vervoersbeleid van de Europese Unie, zowel volgens de Europa 2020-strategie voor economische groei als volgens een recent gepubliceerd witboek van de Commissie over vervoer. Het vervoer „koolstofvrij maken” – dus de broeikasgasuitstoot in de sector drastisch verlagen – is voor Europa dan ook een topprioriteit op de economische en ecologische agenda.

Europa 2020 bepaalt de economische strategie van de EU voor dit decennium. De nadruk ligt op het aanmoedigen van slimme, duurzame en inclusieve groei. Het streefdoel is om een koolstofarme economie op te bouwen rond kennis en innovatie, met efficiënter gebruik van hulpbronnen en sterkere sociale en territoriale cohesie.

De economische toekomst van Europa staat of valt met de vervoerssector, die een sleutelrol speelt in het bereiken van de Europa 2020-doelen. In januari 2011 lanceerde de Commissie „Efficiënt gebruik van hulpbronnen” als een van de vlaggenplaninitiatieven van Europa 2020. Het maakt duidelijk dat hulpbronefficiëntie het leidende beginsel binnen het EU-vervoersbeleid moet zijn.

Duurzame oplossingen

Het vervoer efficiënter maken om de toekomstige welvaart van Europa veilig te stellen is ook een hoofdthema in het nieuwe witboek „Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte”, aangenomen door de Commissie op 28 maart 2011.

Het witboek presenteert een visie voor een concurrerend, hulpbronefficiënt en duurzaam vervoerssysteem in Europa, met de klemtoon op schoon en koolstofarm stadsvervoer.

Vervoer moet duurzamer worden in het licht van nieuwe en groter wordende uitdagingen. Ten eerste zal olie schaarser en duurder worden in de komende decennia, naarmate ze uit steeds minder betrouwbare bronnen wordt gehaald.

Ten tweede moet de EU, om de opwarming van de aarde onder de 2 °C te houden, haar broeikasgasuitstoot met 80 à 95 % verlagen tot onder de niveaus van 1990, en dat tegen 2050. Daarom zal de vervoerssector zijn broeikasgasuitstoot met minstens 60 % moeten verlagen.



Aanleg van onderdoorgang voor fietsers en voetgangers naast de straat Laukaantie in Jyväskylä, Finland.



Paal en perk stellen aan de koolstofuitstoot

Het probleem is dat het vervoer een aanzienlijke en groeiende bron van broeikasgasuitstoot is. Daarom is het „koolstofvrij maken” van het vervoer een hoofdthema in het witboek.

Duurzame brandstoffen en groene voertuigen moeten worden ontwikkeld en gelanceerd om de energie-efficiëntie van alle voertuigen in Europa te verbeteren. Europa moet fossiele brandstoffen die CO₂-uitstoot veroorzaken stapsgewijs vervangen door milieuvriendelijke alternatieven.

Daartoe zal de Commissie een strategie voor alternatieve brandstoffen ontwikkelen, om zo de vervoerssector in Europa steeds minder olieafhankelijk en uiteindelijk volledig koolstofvrij te maken.

Om de EU-doelstellingen voor minder broeikasgasuitstoot te behalen, richt de Commissie zich in het bijzonder op stadsvervoer. Veel van de Europese steden worden geplaagd door verkeerscongestie, en bijgevolg ook door slechte luchtkwaliteit en geluidshinder. De auto's, vrachtwagens en bussen in en rond Europese steden zijn verantwoordelijk voor ongeveer een kwart van de CO₂-uitstoot in de vervoerssector.

De Commissie wil steeds minder voertuigen aangedreven door conventionele brandstof zien in de stad – het doel is 50 % minder tegen 2030, tot 100 % in 2050. Zo zou niet alleen de olieafhankelijkheid van Europa aanzienlijk verminderen, maar ook de broeikasgasuitstoot in de vervoerssector.

Het gebruik van kleinere en lichtere personenwagens moet worden aangemoedigd. Tegelijkertijd moeten er meer inspanningen worden geleverd om stadsbussen, taxi's en bestelwagens uit te rusten met alternatieve brandstoffen en motoren om de vervuiling en de uitstoot van het stadsvervoer te beperken.

Geïntegreerde benaderingen

De Commissie wil tegen 2030 in grote steden ook logistieke diensten zien met zeer weinig tot geen broeikasgasuitstoot. Door intelligente vervoersoplossingen kunnen binnensteden de „laatste meters” van het leveringsproces efficiënter maken.

Bestelwagens met lage uitstoot, aangedreven door elektriciteit, waterstof of hybride technologieën, kunnen goederen leveren aan winkels en kantoren in het stadscentrum. Een wagenpark van groene bestelwagens zou ook minder luchtvervuiling en geluidshinder opwekken. Bovendien moet de bevolking veel sterker worden aangespoord om het openbaar vervoer te nemen, te wandelen en te fietsen.

Een geïntegreerde aanpak is de beste manier om de uitdagingen voor het stadsvervoer het hoofd te bieden en de nodige infrastructuur en diensten te ontwikkelen. Beleidsmakers moeten het vervoer dan ook koppelen aan kwesties als landgebruik, ruimtelijke ordening, milieubescherming, huisvesting, toegankelijkheid, mobiliteit en industriële behoeften.

MEER WETEN?

http://ec.europa.eu/transport/urban/index_en.htm



OP NAAR STERKERE VERBINDINGEN MET ZUIDOOST-EUROPA

Het project loopt van 2009 tot 2012

De EFRO steunt dit project ten belope van € 1,7 miljoen

Het totale budget bedraagt € 2,38 miljoen

Zuidoost-Europa is een belangrijke transitzone voor de EU, maar de ontwikkeling verloopt er trager dan elders op het continent, door een gebrek aan investeringen en transnationale samenwerking. Deze uitdagingen worden aangepakt door SEETAC (South East European Transport Axis Cooperation), een project van drie jaar ter versterking van de samenwerking tussen de Europese Unie en niet-EU-landen in deze regio – met name inzake vervoer.

Het project wordt gefinancierd door het transnationale programma „South East Europe” en telt 17 partners (vooral nationale ministeries van verkeer) uit negen landen in de regio. Er zijn ook vier waarnemers: Bosnië en Herzegovina, Hongarije, Slowakije en Oekraïne.

De verkeersinfrastructuur varieert enorm in de regio. Landen als Oostenrijk, Slovenië, Hongarije en Kroatië hebben bijvoorbeeld uitgebreide, moderne autosnelwegen, maar vele van hun buurlanden niet. Grensoverschrijdende snelweg- en spoorverbindingen tussen kleinere landen in de regio zijn vaak ontoereikend of onbestaande. Deze situatie belemmert vrij verkeer van goederen, diensten en personen, en uiteindelijk zelfs duurzame ontwikkeling in de hele regio.

Focus op TEN-V

„Ons unieke project brengt EU-landen en niet-EU-landen samen om betere ruimtelijke integratie en vervoersverbindingen in de regio tot stand te brengen,” meldt Carlo Fortuna van het secretariaat van het Midden-Europees Initiatief in Triëste, de Italiaanse stad die de leiding heeft over SEETAC. Dit draagt bij tot het debat over vervoersinfrastructuur voor kandidaat- en mogelijke kandidaat-lidstaten, evenals de geplande uitbreiding van prioritaire projecten rond het TEN-V (trans-Europees vervoersnetwerk) naar de westelijke Balkan. Carlo Fortuna is ervan overtuigd dat dit project ook voor meer cohesie tussen de EU en Zuidoost-Europa zal zorgen.

De partners hebben met recent ingezamelde gegevens een databank aangelegd om de huidige toestand van het wegennet, het spoor en maritieme netwerken in kaart te brengen. In de komende maanden zullen ze een model met toekomstscenario's opstellen, verbonden aan prioritaire projecten inzake vervoer, zoals een autosnelweg van Ljubljana naar Belgrado.

In november 2010 werden op een projectconferentie voor hooggeplaatste vertegenwoordigers van ministeries in Tirana, Albanië, verscheidene grote kwesties belicht: investeringen, geïntegreerde ontwikkeling van de toegankelijkheid van de regio, en stappen in de richting van een geïntegreerd vervoerssysteem op middellange termijn, in overeenstemming met de EU-strategie.



Vernieuwde sporen en ingraving in Krizno, op de lijn Ljubljana-Maribor.

MEER WETEN?

- SEETAC: www.seetac.eu
- Het programma „South East Europe” (SEE) www.southeast-europe.net
- Het Midden-Europees Initiatief: www.ceinet.org

SCANDRIA — VERBINDING TUSSEN DE OOSTZEE EN DE ADRIATISCHE ZEE

De Scandria-corridor verbindt Scandinavië met de Adriatische Zee en speelt zo een cruciale rol in regio's langs deze noord-zuidas. Naast vlotter vervoer levert deze verbinding ook toegevoegde waarde voor de economie, de maatschappij en het milieu.

„Het project gaat niet louter om vervoer”, benadrukt Jürgen Neumüller, projectmanager voor Scandria. „Het is erop gericht economische ontwikkeling tot stand te brengen in het hele gebied. Wij willen het innovatiepotentieel van Scandinavië verbinden met andere regio's in Midden-Europa zoals Berlijn, Praag en Wenen, en zo groei stimuleren.”

In overeenstemming met de EU-doelstelling voor groener vervoer omvat het project ook activiteiten om de doelen voor klimaatverandering te behalen. Eén concreet voorbeeld is de campagne om het gebruik van biogas in het vrachtovervoer te stimuleren.

Dit project loopt van 2009 tot 2012

EFRO-bijdrage: € 2,8 miljoen

Het totale projectbudget bedraagt € 3,8 miljoen

De sleutel tot succes: alle partijen betrekken

De 19 projectpartners uit Duitsland, Denemarken, Zweden, Finland en Noorwegen kunnen worden ingedeeld in drie groepen: onderzoeksinstituten, regio's en havens. De eerstverantwoordelijke partner is het gezamenlijke departement Ruimtelijke ordening Berlijn-Brandenburg.

De onderzoeksinstituten leveren de nodige wetenschappelijke kennis voor onderbouwde beslissingen, terwijl de regio's eerder een strategische rol spelen. De infrastructuurprojecten verwezenlijkt krijgen via contacten met actoren zoals nationale ministeries is een belangrijk aspect van hun werk.

De rechtstreekse samenwerking tussen de havens van Halmstad (Zweden) en Rostock (Duitsland) is gericht op de ontwikkeling van nieuwe diensten. Een gunstig neveneffect is ook dat de veerdienst tussen Rostock en Gedser (Denemarken) onder impuls van Scandria is opgenomen in het EU-programma „Snelwegen op zee”, waardoor het financiering kan krijgen voor modernere infrastructuur en nieuwe veerboten.

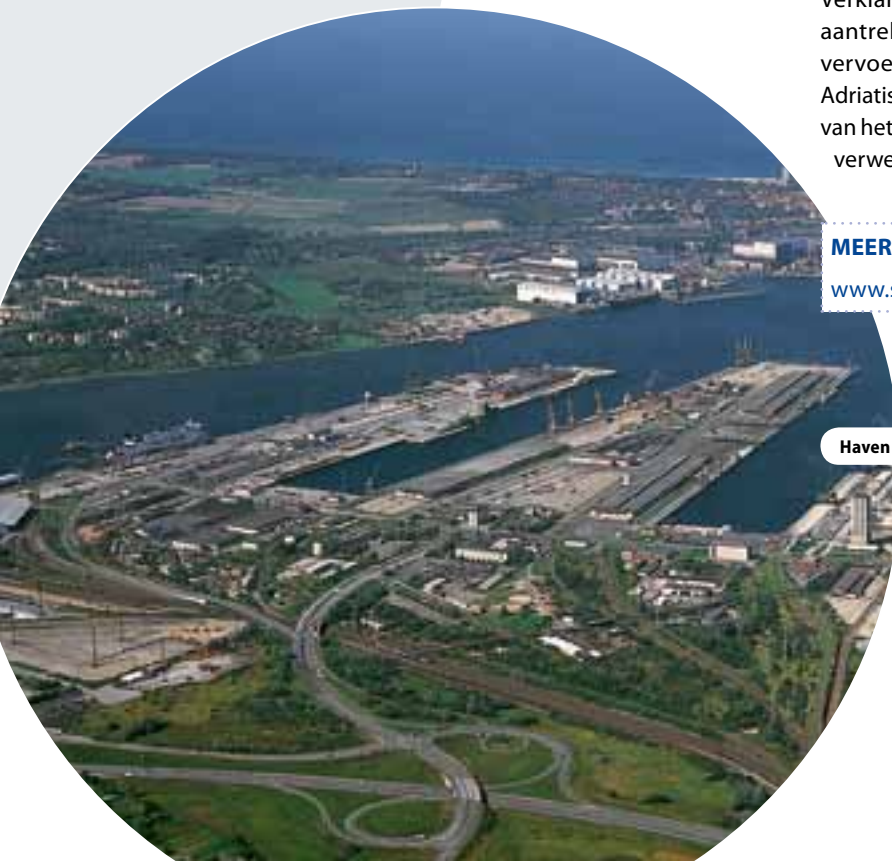
Bedrijven betrekken in de samenwerking blijft een kerndoel: wegens hun verplichtingen op korte termijn is het moeilijk om ze op lange termijn te verankeren in het strategische concept. „Verschillende workshops en communicatieactiviteiten zijn op lokaal niveau georganiseerd om bedrijven bewust te maken van de economische voordelen van het project”, aldus Neumüller.

Het Scandria-project werd in 2009 opgestart, nadat de Verklaring van Berlijn in 2007 had opgeroepen tot een aantrekkelijke vervoersinfrastructuur en concurrerende vervoerswijzen in de corridor tussen Scandinavië en de Adriatische Zee. Scandria zelf is gericht op het noordelijke deel van het gebied, terwijl zusterproject SoNorA soortgelijke acties verwezenlijkt in het zuidelijke deel.

MEER WETEN?

www.scandriaproject.eu

Haven van Rostock.



PORTUGAL – DE SCHEEPVAART IN GOEDE BANEN GELEID MET VTS

Dit project ging van start in 2008 en is nog bezig

EFRO-bijdrage: € 53 miljoen

Nationale cofinanciering: € 57 miljoen

De lange Portugese kustlijn brengt vele uitdagingen met zich mee voor de maritieme verkeersleiding. De scheepvaart moet ook in deze drukke wateren in de hand worden gehouden, terwijl internationale veiligheidsnormen worden nageleefd. Nu zijn de autoriteiten dankzij de nieuwste computertechnologie in staat om alle bewegingen een stap voor te blijven en ze te bundelen in een nationale databank voor scheepvaartverkeer.

De kust van Portugal, meer dan 800 km lang, is strategisch gelegen tussen Noord-Europese havens en havens in het Middellandse Zeegebied en Noord-Afrika. Elk jaar bevaren zo'n 70 000 schepen deze wateren en op elk moment bevinden er zich 250 à 300 schepen op deze routes, naast nog eens zo veel vis- en recreatievaartuigen. Het systeem voor scheepvaartbegeleiding genaamd VTS (Vessel Traffic System) maakt het mogelijk om al deze bewegingen te volgen, voor een vlotte doorstroming en veilige kustwateren.

Hoe werkt het?

Sinds januari 2008 volgt het Portugese centrum voor maritieme verkeersleiding de doorstroming van de kustscheepvaart met een VTS. Ongeveer 300 schepen kunnen tegelijk worden geïdentificeerd en deze informatie wordt ingevoerd in een nationale databank.

Het systeem bevat ook twee verkeersscheidingsstelsels (Traffic Separation Schemes, TSS), één op Cabo da Roca en één op Kaap Sint-Vincent. Op deze twee bekende knelpunten langs de kust wordt zo de congestie beheerd, met voorrang voor veiligheid. Er gelden strenge internationale regels inzake gevaarlijke ladingen, soorten vaartuigen, passagiersveiligheid en vereisten voor visvaartuigen. Beide scheidingsstelsels zijn opgenomen in het verplichte meldingssysteem COPREP (Coast of Portugal Mandatory Reporting System), van kracht sinds 1 juni 2010.

De beste systemen leveren nationale voordelen op

Het systeem bestaat uit een VTS aan de kust en vijf VTS'en in havens, die allemaal onder het gezag van de Portugese nationale autoriteit voor maritieme verkeersleiding ressorteren.

Enkele van de voordelen:

- Portugal moderniseren met spitstechnologie en voorstellen voor de scheepvaart.
- Het commerciële potentieel van Portugese havens in de toekomst veiligstellen.
- De milieukwaliteit van Portugese wateren hoog op de agenda zetten, ondersteund met informatie verkregen uit het VTS.
- De bewaking van de kustwateren vergemakkelijken door tweerichtingsverkeer van informatie tussen vaartuigen en maritieme autoriteiten. Maatregelen tegen smokkel en illegale immigratie maken vandaag een integraal deel uit van het dagelijkse werk van de kustdiensten.

Op internationaal niveau is Portugal nu geheel betrokken in het SafeSeaNet, het informatie- en traceersysteem van de EU. De overvloed aan informatie uit het VTS aan de kust kan nu rechtstreeks in het SafeSeaNet ingevoerd worden, waardoor Portugal ook soortgelijke informatie van andere lidstaten ontvangt.

MEER WETEN?

http://www.innovative-navigation.de/in_html/Presse/inPRESSRELEASE_VTCS_Portugal.pdf



Centrum voor maritieme verkeersleiding.

UITBREIDING VAN HET METRONET IN **SOFIA** BLAAST DE STAD NIEUW LEVEN IN

Dit project maakt deel uit van het Bulgaarse operationele programma voor vervoer 2007-2013

EFRO-bijdrage: € 157 miljoen

Nationale cofinanciering: € 139 miljoen

Bulgarije pakt de problemen van verkeerscongestie en vervuiling grondig aan met een algemeen masterplan, en in het bijzonder met de projecten rond de uitbreiding van het metronet in Sofia. Zo zal het ontbrekende centrale deel in het hart van de stad afgewerkt worden.

In Sofia leven meer dan 1,5 miljoen mensen, bijna een vijfde van alle Bulgaren, opeengepakt in de stad. Het historische stadscentrum bestaat uit een drukke mix van woonwijken en commerciële centra, en de massale immigratie in de voorbije tien jaar heeft geleid tot een neerwaartse spiraal van files en vervuiling. De inwoners zijn heel afhankelijk van auto's, terwijl ook bussen en trams concurreren voor een plek op de weg. Een diepgaande analyse van vervoersoplossingen wees duidelijk de metro aan als het beste alternatief voor het merendeel van de verplaatsingen in het stadscentrum.

Beter vervoer brengt een nieuwe dimensie tot leven in het centrum

De nieuwe verbinding tussen het Nadejda-knooppunt ten noorden van het centrum en de Cherni Vrah-boulevard in het zuidelijke woongebied is een vlaggenschipproject binnen het Bulgaarse operationele programma voor vervoer 2007-2013.

Er zal 6,5 km spoor worden aangelegd tussen zeven metrostations, wat neerkomt op het ontbrekende stuk van lijn II, en zo zullen plaatsen ten noorden en ten zuiden van het centrale trein- en busstation verbonden worden. Vijf van de metrostations zullen volledig nieuw zijn; twee andere bestaan al, maar moeten volledig worden gemoderniseerd.

Het leven vandaag verbeteren

De huidige eerste fase is een cruciale stap in de verbetering van het dagelijkse leven voor inwoners en pendelaars. Autoritten in dit stadsdeel zijn traag en frustrerend; de gemiddelde snelheid ligt er nu op 8 à 10 km/uur en de bijbehorende vervuiling vormt dan ook een groot probleem.

Als begin 2012 fase I eenmaal afgerond is, kan het spoor tot 25 % van alle verplaatsingen opvangen, waardoor de snelheden op de weg weer naar 40 à 50 km/uur kunnen opveren. Dat zou een grote invloed hebben op de luchtvervuiling, de lawaaihinder en de trillingen.

Een beter geïntegreerd en sneller netwerk voor de toekomst

Verder in de toekomst zal fase II tegen 2020 een veel beter geïntegreerd vervoersnetwerk tot stand brengen. Na de verbinding van het centrale trein- en busstation met de metro is de volgende stap de aansluiting van de luchthaven - zo beschikken reizigers echt over een vervoerssysteem van de 21^e eeuw.

Tot dusver verlopen de werkzaamheden zeer vlot. Alle aspecten van het project blijven op schema en binnen het budget – wat wijst op goed beheer binnen het operationele programma voor vervoer. Dat draagt op zich ook bij tot het positieve economische klimaat en vormt de basis voor ruimere vooruitzichten voor vernieuwing in het hart van de stad.

MEER WETEN?

<http://metropolitan.bg/en>



Goed voor het leven van de inwoners en voor bedrijven - modernisering van de metro in Sofia.

NIEUWE FACILITEITEN IN DE HAVEN VAN LA ROCHELLE VOOR EEN GROEIENDE MARKT

Diverse projecten van variërende duur hebben bijgedragen tot de ontwikkeling van de haven.

Regionaal investeringsprogramma 2007-2013:
€ 52 miljoen

EFRO-bijdrage: € 12,48 miljoen

Nationale cofinanciering: € 39,52 miljoen

De haven van La Rochelle wordt door Lloyds (Londen) omschreven als „de beste Atlantische haven, die schepen van meer dan 100 000 ton laadvermogen aankan.“ Vanuit deze dominante positie is La Rochelle verder blijven groeien om tegemoet te komen aan de stijgende vraag in de scheepvaart en de handel. De nieuwe terminal in de baai van Saint-Marc is in gebruik genomen en een nieuwe zeevering ter hoogte van La Repentie, nu in aanbouw, zal de capaciteit nog verhogen.

De natuurlijke troeven van La Rochelle

Dit is de enige diepzeehaven aan de Atlantische kust en ze wordt van nature beschermd door eilanden. Het is de belangrijkste Franse haven voor de handel in bos- en landbouwproducten, vooral granen, en de vraag blijft stijgen. Het strategische doel van de haven is een jaarlijkse verwerkingscapaciteit van 10 miljoen ton te bereiken tegen 2015. De planning en ontwikkeling van de havenuitbreiding begon in 2000 en alles ligt op schema om in 2012 een aantrekkelijke, ultramoderne faciliteit op te leveren die de hoogste milieunormen naleeft.

Terminal Saint-Marc

De terminal in de baai van Saint-Marc werd in maart 2011 in gebruik genomen en is speciaal ontworpen voor grote vrachtschepen. Het water is er zo diep dat zelfs de zwaarste schepen geen risico lopen om te stranden, en dus zijn de commerciële vooruitzichten voor de haven gezien deze nieuwe capaciteit veelbelovend.

Terminal La Repentie

In september 2010 begonnen nieuwe werkzaamheden voor een extra diepzeeterminal van 1,4 km breed. Die zal de faciliteiten in Saint-Marc nog aanvullen, waardoor de haven van La Rochelle de groeiende vraag naar zeevervoer in alle categorieën zal aankunnen.

Hier is de nadruk op duurzame ontwikkeling bijzonder relevant: waar mogelijk zijn uitsluitend lokale materialen gebruikt en de immense hoeveelheden steenpuin voor de fundamenteen worden grotendeels teruggewonnen uit andere terreinen in de regio.

Weg- en spoorverbindingen

Ook in verbeterde toegang tot het wegennet en het spoor wordt momenteel zwaar geïnvesteerd, alsook in gemoderniseerde voorzieningen. De haven bezit nu 45 km sporen tussen alle terminals. Er is € 4 miljoen geïnvesteerd in spoorcapaciteit, met de nadruk op vracht. De ontwikkeling van het wegennet rond Jeumont, de hoofdingang van de haven, toont aan hoe men de haven aantrekkelijker en functioneler kan maken. Deze grootschalige investeringen in capaciteit en faciliteiten schragen de groeiperspectieven in de regio Poitou-Charentes. Plaatselijk zijn er in Charentes-Maritime ook steeds meer vooruitzichten op banen dankzij de haven en de hele regio ziet een fraaie toekomst tegemoet.

MEER WETEN?

<http://www.larochelle.port.fr/en>



De „beste Atlantische haven“, nu nog beter: modernisering van de haven van La Rochelle.

EEN BETERE AUTOSNELWEG OPLEVEREN IN SLOVENIË

De projecten lopen van 2007 tot 2010

Bijdrage Cohesiefonds: € 87,2 miljoen

Het totale budget bedraagt € 219 miljoen

Autoritten tussen Slovenië en Kroatië verlopen veel vlotter sinds de afwerking van de twee laatste delen van de A2-snelweg in de Dolenjska-regio. Deze nieuwe infrastructuur van in totaal bijna 15 km zorgt voor snel en veilig vervoer op lokaal, regionaal en internationaal niveau.

Tegen 2013 zal het Sloveense nationale wegenbouwprogramma zo'n 600 km moderne hoofdwegen, snelwegen en andere openbare wegen hebben aangelegd. De 175 km lange A2-autosnelweg, een belangrijk onderdeel van dit netwerk, doorkruist het land, van Karavanke op de grens met Oostenrijk, via de hoofdstad Ljubljana tot Obrezje op de grens met Kroatië.

Nieuwe infrastructuur

De twee recentste toevoegingen aan de A2 gebeurden nabij Novo mesto, van Pluska tot Ponikve (7,6 km) en van Ponikve tot Hrastje (7,2 km). Daar wordt nu verkeer opgevangen dat voordien een autosnelweg nam.

Het Sloveense DARS, gespecialiseerd in de aanleg van snelwegen, bouwde – deels met steun van het EU-Cohesiefonds – twintig infrastructures waaronder de Leševje-tunnel, viaducten in Dole, Ponikve en Trebnje, negen onderdoorgangen, een voetgangersviaduct en vier bovenkruisingen voor voertuigen.

Sloveens snelwegbouwbedrijf houdt het systeem in de gaten.

Nu al merkbare voordelen

De nieuwe delen van de snelweg werden in juni 2010 geopend. Vooral inwoners van Zuidoost-Slovenië zijn erbij gebaat, met bijvoorbeeld kortere reistijden voor wie dagelijks naar Ljubljana pendelt, en ook de handel en het toerisme in de regio zullen toenemen. Het wegennet is nu veiliger en heeft een hogere capaciteit, terwijl geluidsbarrières en andere nieuwe infrastructures de plaatselijke leefomgeving verbeteren.

De nieuwe snelweg zorgt ook voor een betere verbinding met Kroatië en draagt bij tot de vervolmaking van pan-Europese vervoerscorridor nr. 10, van Salzburg (Oostenrijk) tot Thessaloniki (Griekenland). Hij versterkt dus het TEN-V-netwerk, dat zich nu uitstrekt tot in Midden- en Oost-Europa, nog voor de volgende uitbreiding van de EU.

Een ander essentieel deel (10 km) van de A2, tussen Vrba en Peračica in het noordwesten van Slovenië, werd voor het verkeer opengesteld in september 2008; het resterende stuk van 2,4 km tussen Peračica en Podtabor wordt in juni 2011 in gebruik genomen. Het project werd ook gefinancierd door de EU en verbetert de stroom van lokaal, nationaal en doorgaand verkeer in een gebied dat bekend staat om zijn bottlenecks.

MEER WETEN?

www.dars.si/Dokumenti/About_motorways/National_motorway_construction_programme_282.aspx



Het project loopt van 2008 tot 2011

Bijdrage Cohesiefonds: € 105 miljoen

Het totale budget bedraagt € 114,2 miljoen

Treinritten in Tsjechië zijn nu sneller, comfortabeler en veiliger dankzij de grootschalige modernisering van de derde oost-westcorridor voor spoorvervoer. De afwerking van een stuk spoor van 32 km in het meest westelijke deel van deze corridor is een mijlpaal, die ook betere spoorverbindingen met Duitsland inluit. Bovendien vult dit spoor het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-V) aan.

Dit project werd gerealiseerd tussen Stříbro en Planá u Mariánských Lázní. Het doel was om de sporen en andere infrastructuren op te waarderen, conform moderne Europese normen, en tegelijk de verbinding te verbeteren tussen Praag en Pilsen, en Cheb, een stad tegen de Duitse grens. Het project is deels gefinancierd door de EU en is één van de negen moderniseringsprojecten langs „spoorlijn 170“.

Snellere, zwaardere treinen

Sinds midden 2008 hebben aannemers de superstructuur op de hoofdsporen opgewaardeerd volgens internationale normen voor zwaar gebruik, zodat ze geschikt zijn voor treinen van met een asdruk 22,5 ton tegen 110 km/u. Ook tractielijnen, telecommunicatie- en seinapparatuur en dergelijke werden gemoderniseerd. Acht overwegen werden opnieuw opgebouwd of aangepast.

Dankzij de nieuwe infrastructuur kunnen de snelste treinen met kanteltechnologie op deze lijn 140 km/u halen, maar liefst 50 km/u meer dan voorheen. Reistijden zullen dus beduidend korter worden voor binnenlands, internationaal en doorgaand passagiers- en vrachtverkeer op de route Praag-Cheb van Tsjechië naar Duitsland. „De waarde van de uitgespaarde tijd in het spoorverkeer wordt hier op meer dan € 2 miljoen per jaar geraamd“, meldt Filip Hainall van het Tsjechische ministerie van verkeer.

Infrastructuur naar EU-normen

Het grotere draagvermogen betekent dat de sporen geschikt zijn voor internationale standaardcontainers, wat het vrachtvervoer betrouwbaarder maakt. De veiligheids- en communicatieapparatuur op deze lijn is ook voorbereid op de installatie van het nieuwste Europese beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS/ETCS).

Op deze lijn is het sneller, veiliger en comfortabeler reizen voor mensen uit de hele regio en daarbuiten. Ook het verkeer en de handel langs de TEN-V-spoorwegas die zich uitstrekt van Athene (Griekenland) tot Neurenberg (Duitsland) zal er wel bij varen. Zo zal de investering in dit project voordelen opleveren voor de hele Europese Unie.

MEER WETEN?

Tsjechische overheidsdienst voor spoorweginfrastructuur
www.szdc.cz



Locomotief op de pas gemoderniseerde lijn ter hoogte van Stříbro.

MOBILITEIT IN DE STAD OPNIEUW UITGEDACHT: HET ACTIEVE REISNETWERK

Door de mobiliteitspatronen in de stad te veranderen, kunnen we vervoersproblemen aanpakken en onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen terugdringen. In het licht van de economische crisis en de alsmar stijgende oliepijzen wordt dat des te belangrijker. Het „Actieve Reisnetwerk” is opgericht om het aantal auto’s met slechts één inzittende in kleine en middelgrote steden te verlagen, door het potentieel voor een grote modale verschuiving aan te boren.

Als deel van het URBACT II-programma moedigt het netwerk wandelen en fietsen aan als echte actieve reisalternatieven. Het netwerk is vooral gericht op mobiliteitsbeheer en bewust reizen. Bewustmaking is een belangrijk aspect van het project. Aangezien er al veel knowhow en gedocumenteerde kennis bestaat in de vorm van handboeken of ontwerpplannen over infrastructuur en ruimtelijke ordening, mikt het netwerk bewust op de „zachte dimensie”:

- gewenst gedrag aanmoedigen en ongewenst gedrag beteugelen met gepaste „push & pull”-strategieën;
- marketing;
- het denkpatroon van de mensen (belanghebbenden) en hun gedrag (burgers) veranderen;
- niet-gemotoriseerd vervoer organiseren en verbinden met het openbaar vervoer;
- onderwijs en opleiding ontwikkelen.

Gedeelde en specifieke uitdagingen

Als eerste stap hebben netwerkpartners audits rond actief reizen uitgevoerd – naar het voorbeeld van de bestaande fietsaudit genaamd BYPAD (Bicycle Policy Audit) – als basis voor de uitwisseling en bespreking van ervaringen, voor leerzame activiteiten en voor lokale actieplannen. Anders dan bij andere audits geleid door experts, werden in deze audits drie groepen belanghebbenden betrokken: politici, lokale overheden en planners, en gebruikers die nu lid zijn van de lokale URBACT-werkgroep in elke partnerstad. Samen hebben zij de kernelementen van het actieplan bepaald, zoals de prioriteiten, essentiële maatregelen en voorwaarden voor de uitvoering ervan, evenals de verantwoordelijkheden van de verschillende actoren.

Sommige kwesties betreffen alle partners, zoals een gebrek aan geïntegreerd fiets-wandelbeleid, een groot potentieel om korte autoritten te vervangen door wandelen of fietsen, en het ontbreken van een groep betrokken belanghebbenden. Andere kwesties zijn echter regiogebonden, en daarom zal elk lokaal actieplan gericht zijn op een specifiek thema (bijv. de gezondheidseffecten van de EU-richtlijn inzake lawaai beperking).

Het project staat onder leiding van de Oostenrijkse stad Weiz. Partners zijn Norderstedt (Duitsland), Skanderborg (Denemarken), Serres (Griekenland), Novara en Riccione (Italië), Radzionkow (Polen), Sebes (Roemenië), Lugo (Spanje), Ljutomer (Slovenië) en ook de Universiteit van Graz (Oostenrijk).

MEER WETEN?

<http://urbact.eu/en/projects/low-carbon-urban-environments/active-travel-network/>





Verkeersinfrastructuur is een belangrijke motor van regionale ontwikkeling. Een efficiënt vervoersnetwerk is essentieel voor duurzame economische groei en territoriaal evenwicht. Regio's met een achterstand kampen met economische ontwikkelingsproblemen die ten dele voortvloeien uit ontoereikende vervoerssystemen en slechte verbindingen met andere regio's in hetzelfde land of erbuiten. Het is geen toeval dat de meeste regio's van doelstelling 1 in de EU15 perifere regio's zijn, ver verwijderd van nationale of Europese centra van economische activiteit.

De Structurele Fondsen en het Cohesiefonds zijn al lang grote financieringsbronnen voor de nodige investeringen in betere vervoersverbindingen in EU-regio's met een ontwikkelingsachterstand. Ondanks zware investeringen in regio's van doelstelling 1 in vorige programmeringsperioden, bleven er qua subsidiëring in de hele EU grote discrepanties over bij aanvang van de periode 2000-2006, met betrekking tot zowel snelle vervoerswijzen tussen regio's als efficiënte verbindingen binnen regio's.

Vervoersproblemen in de EU12 waren zelfs nog dringender. Hier was de grootste tekortkoming, eerder dan hiaten in de netwerken, de toestand van het wegennet en de spoorwegen. Reistijden waren gewoonlijk veel langer omdat vele wegen en spoorlijnen dringend aan herstelling toe waren na jaren van verwaarlozing en omdat ze niet waren ontworpen voor de verkeersstromen van vandaag.

Doelgericht financieren voor meer duurzaamheid

Het cohesiebeleid heeft het wegennet en de spoorweginfrastructuur in de EU opgewaardeerd en capaciteitsbeperkingen in grote havens en luchthavens verlicht. Dit werkt economische ontwikkeling in de hand in regio's die in aanmerking komen voor bijstand. Wel is het zo dat de klemtoon in de periode 2000-2006 op wegvervoer lag, wat modale verschuiving ofte „modal shift” niet vooruit heeft geholpen. Congestie of andere problemen door het toenemende wegverkeer werden evenmin aangepakt.

De EU12 moeten hun bestaande wegennetten weliswaar blijven opwaarderen volgens EU-normen, maar bij investeringen in de vervoerssector moet het accent verschuiven naar duurzame vervoersoplossingen, op zowel nationaal als regionaal niveau. Investeringen moeten kerndoelen uit het beleid steunen, zoals de terugdringing van de CO₂-uitstoot en andere emissies bij het wegtransport, de verlichting van congestie en veiligere wegen. Deze doelen moeten worden gesteund door gerichte investeringen die een modale verschuiving stimuleren, weg van personenwagens en vrachtovervoer over de weg.

Wat het spoor betreft, hogesnelheidsspoorlijnen in het bijzonder, moet de rol van EU-fondsen onder de loep worden genomen en geval per geval worden gerechtvaardigd, zodat er alleen fondsen gaan naar projecten die regionale ontwikkeling aanmoedigen tot buiten de grote centra. Andere investeringsbronnen zijn beschikbaar voor de ontwikkeling van het strategische EU-spoornet (bijv. het TEN-V-budget). Bovendien is bewezen dat investeringen in het gewone spoor vaak een betere oplossing zijn, waardoor regionale ontwikkeling sneller tot stand komt met minder financiering.

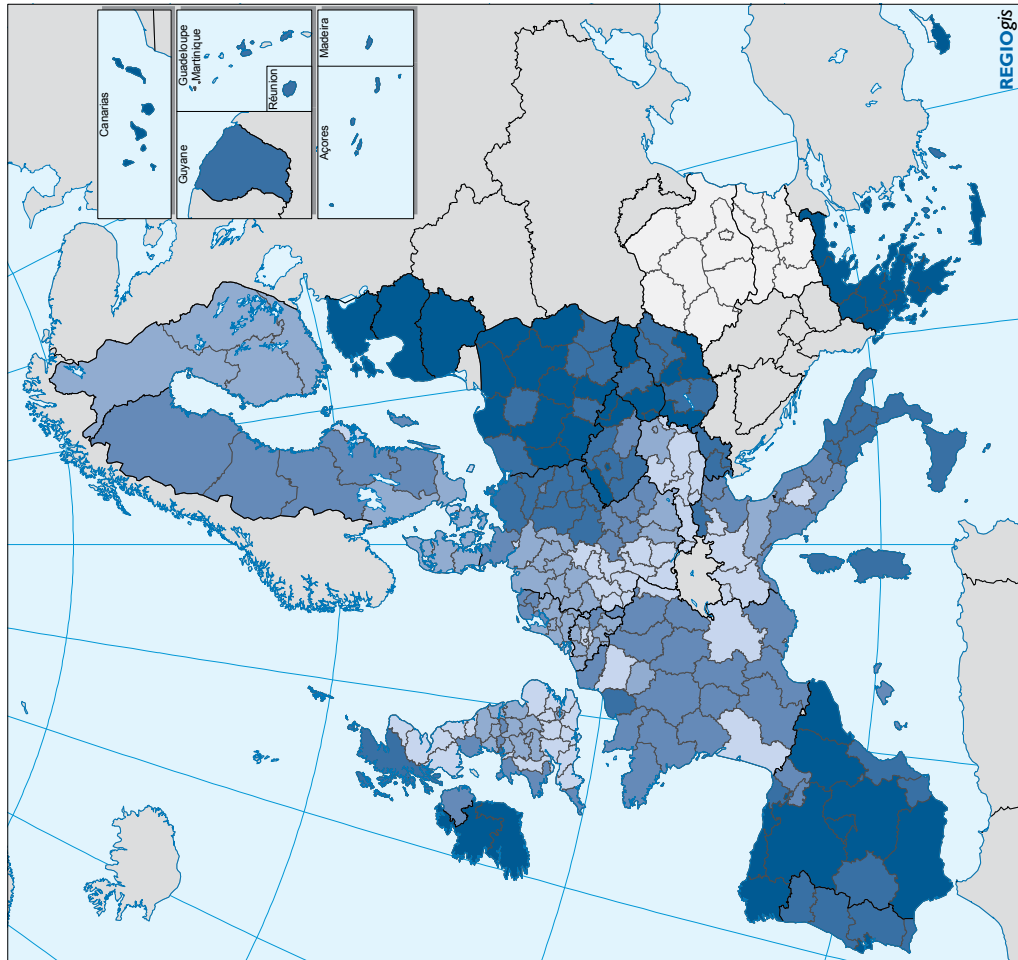
Bij andere vervoerswijzen (lucht- en scheepvaart), waar de resultaten minder duidelijk zijn, moeten investeringen regionale ontwikkeling aanmoedigen. Het gebruik van EU-fondsen zou moeten afhangen van andere financieringsbronnen die voor dit soort investering beschikbaar zijn. Zo kan de capaciteit van multimodale verbindingen een betere investering zijn dan louter de capaciteit van een bepaalde haven.

Resultaten uit de ex-postevaluatie van 2000-2006

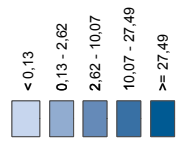
In totaal werd in deze programmeringsperiode zo'n € 33,8 miljard uit het EFRO toegewezen aan vervoer. € 17,2 miljard werd vrijgemaakt uit het Cohesiefonds.

- Het **EFRO** cofinancierde 13 % van alle nieuwe hogesnelheidsspoorlijnen en 24 % van de uitbreiding van autosnelwegen.
- Het **EFRO** cofinancierde 26 % van de 7 734 km autosnelweg aangelegd in de EU15 en de opwaardering van 3 000 km spoorlijnen.
- Het **Cohesiefonds** cofinancierde 1 281 km nieuwe wegen en 3 176 km opnieuw aangelegde wegen (**4 457 km wegen** (nieuw en opnieuw aangelegd) in totaal).
- Het **Cohesiefonds** cofinancierde 2 010 km nieuwe spoorlijnen en 3 840 km opnieuw aangelegde spoorlijnen (**5 850 km spoor** (nieuw en opnieuw aangelegd) in totaal).

Investerings van het regionale beleid in vervoersinfrastructuur, 2000-2006



% van totale financiering

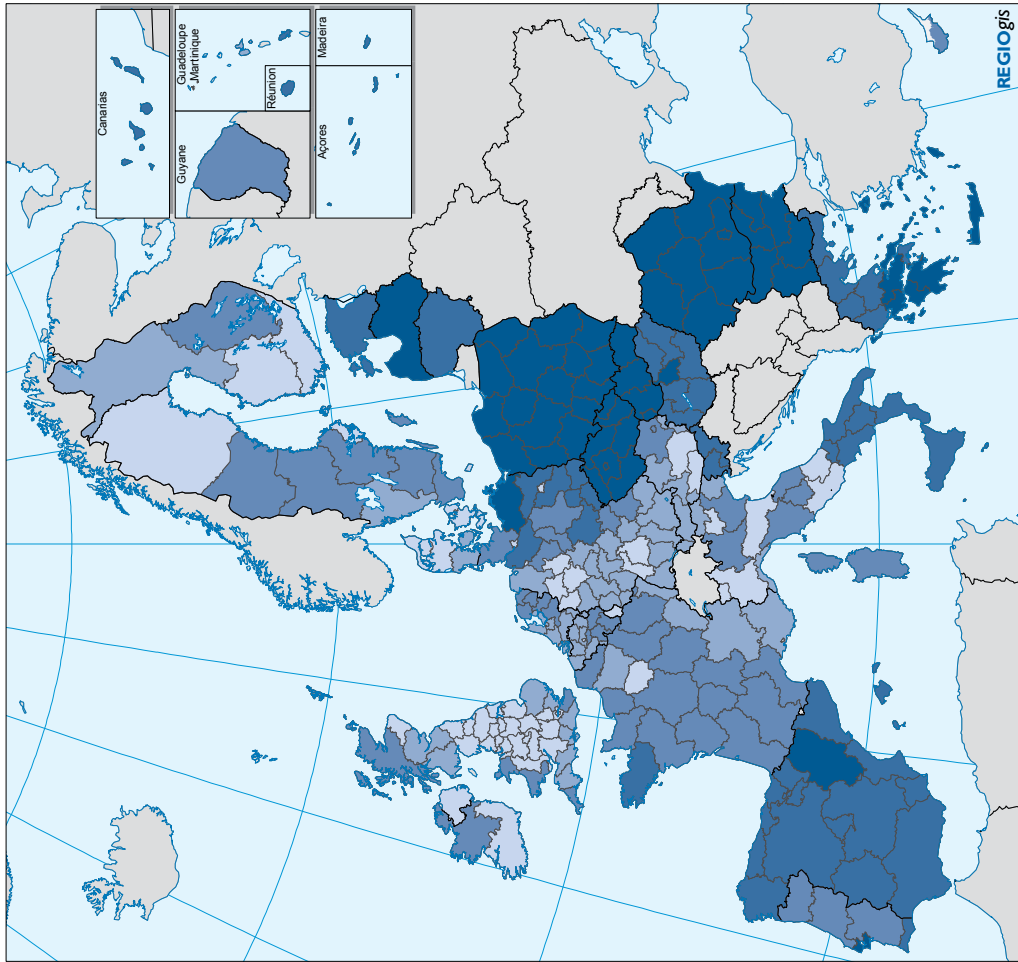


EU-27 = 22,3
De totale financiering van vervoersinfrastructuur bedraagt zo'n € 48 miljard
Bron: DG REGIO

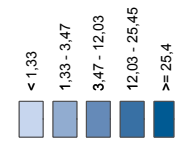


© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

Gepande investeringen van het regionale beleid in vervoersinfrastructuur, 2007-2013



% van totale financiering



EU-27 = 22,0
De totale financiering van vervoersinfrastructuur bedraagt zo'n € 76 miljard
Bron: DG REGIO



© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

RESULTATEN VAN HET OPENBARE OVERLEG OVER HET VIJFDE COHESIEVERSLAG

Met meer dan 444 bijdragen ontvangen tussen 12 november 2010 en 31 januari 2011 was het openbare overleg over de conclusies van het vijfde cohesieverslag een groot succes. Honderden bijdragers konden zo hun mening uiten over de toekomst van het cohesiebeleid.

WIE HEFT GEANTWOORD?

- 26 lidstaten
- 225 regionale en lokale overheden
- 66 economische en sociale partners
- 37 Europese belangengroepen rond territoriale kwesties
- 29 organisaties uit het maatschappelijke middenveld
- 21 burgers
- 15 besloten vennootschappen
- 8 academische onderzoeksinstituten
- 1 EU-instelling
- 9 andere belanghebbenden

De toegevoegde waarde van het cohesiebeleid verhogen

De rol van het cohesiebeleid in de promotie van de doelstellingen uit de Europa 2020-strategie werd massaal verwelkomd door de respondenten, ofschoon velen benadrukten dat flexibiliteit essentieel is om specifieke behoeften en uitdagingen aan te pakken.

De respondenten hechtten veel belang aan meer coördinatie tussen het EFRO, het ESF, het Cohesiefonds en het Europees Landbouwfonds voor Plattelandsontwikkeling (ELFPO) en het Europees Visserijfonds (EVF).

Hoewel men het meestendeels eens was over de behoefte aan een doeltreffender cohesiebeleid, stond de manier waarop – via voorwaardelijkheid, aanmoedigingspremies of prestatiereserves – zwaar ter discussie in de bijdragen.

Sterkere governance

De bijdragen tonen een algemene consensus over de nood aan een ambitieuze agenda voor steden, maar ook voor betere verbindingen tussen stedelijke en agrarische gebieden en de ontwikkeling van macroregionale strategieën. Aangezien vele

beleidsniveaus en belanghebbenden betrokken zijn bij het cohesiebeleid, steunden vele bijdragers het idee om het beginsel van partnerschap te versterken door lokale partners meer te betrekken.

Een gestroomlijnd leveringssysteem

Een eenvoudiger leveringssysteem werd als basisidee ondersteund door de meeste respondenten die pleitten voor een vernieuwd doorlichtingsproces en een nauwere coördinatie tussen fondsen. Men was het veelal eens over de verlenging van de N+2-vrijmakingsregels, minstens in het eerste jaar, mogelijk verlengd tot N+3.

De structuur van het cohesiebeleid

Volgens de meeste respondenten moet het ESF blijven zoals het is, maar zijn meer synergie en coördinatie met het EFRO wel wenselijk. Tot slot werd de toevoeging van de categorie „intermediaire regio's”, in plaats van het huidige systeem van phasing-in en phasing-out, sterk ondersteund door de meeste bijdragers.

De resultaten van het openbare overleg zullen meespelen in de beschouwingen van het wetgevende kader na 2013.

MEER WETEN?

http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/5scr/index_nl.cfm



AGENDA 2011	EVENEMENT	LOCATIE
15-16 september	De voordelen van transnationale samenwerking: 13 programma's, 1 doel: de levenskwaliteit in Europese regio's verhogen!	Katowice (PL)
10-13 oktober	Open Dagen	Brussel (BE)
24-26 oktober	Forum over ontwikkeling in de Oostzee en 2 ^e jaarlijkse forum voor belanghebbenden bij de Oostzeestrategie	Gdańsk (PL)
27-28 oktober	Conferentie over JEREMIE & JESSICA	Warschau (PL)
24 november	Conferentie: ontwikkeling geïntegreerd aanpakken – de sleutel tot een slim, duurzaam en inclusief Europa	Poznań (PL)
25 november	Informeel bijeenkomst van ministers	Poznań (PL)
28-29 november	ESPO-Week – werkgroep rond ESPO 2013	Krakau (PL)

Meer informatie over deze evenementen vindt u onder de rubriek Agenda op onze Inforegio-website:
http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/agenda



Panorama verwelkomt uw opmerkingen en vragen. Wij willen van u horen, dus neem contact met ons op en deel uw ervaringen.

Zou u graag bepaalde onderwerpen met betrekking tot het regionale beleid aan bod zien komen in de volgende nummers?

Laat het ons zeker weten via:

regio-panorama@ec.europa.eu

KN-LR-11-038-NL-C

ISSN 1725-8146

© Europese Unie, 2011
Overneming met bronvermelding toegestaan.

Europese Commissie, Directoraat-generaal Regionaal beleid
Communicatie, informatie en betrekkingen met andere landen
Raphaël Goulet
Tervurenlaan 41 - B-1040 Brussel
E-mail: regio-info@ec.europa.eu
Website: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_nl.htm

