

Noordzee Projectenportfolio



Interreg IIIB North Sea



Interreg North Sea Region



INHOUD

1
2
3
4
5
6

Met genoeg presenteer ik u de Portfolio van Noordzeeprojecten die worden uitgevoerd in het kader van INTERREG IIIB. Deze publicatie brengt voor het eerst alle 54 van onze goedgekeurde projecten samen en biedt een overzicht van de resultaten, plannen en verwachtingen. Voor de presentatie is gekozen voor een zestal thema's, hoewel we beseffen dat wij onze projecten onrecht doen door te suggereren dat de effecten ervan beperkt zouden blijven tot slechts een van die thema's!

Dit overzicht bevat al onze projecten, omdat het anders onvolledig zou zijn. Al lezende zult u merken hoe de projecten elkaar aanvullen. Elk project op zich levert een kleine maar onmisbare bijdrage tot het Noordzeeprogramma als geheel, dat een voortrekkersfunctie vervult in de totstandbrenging van geïntegreerde projecten voor maatschappij, milieu en economie. Ons devies daarbij is innovatie en relevantie.

De doelstellingen van het Noordzeeprogramma en de projecten daarbinnen zijn even rijk geschakeerd als de regio zelf, een regio van uitersten: van de meest afgelegen eilanden tot enkele van Europa's snelst ontwikkelende steden. Een van de sterke punten van de INTERREG-programma's is dat zij ons in staat stellen verder te zien dan de oppervlakkige verschillen, en de onderliggende uitdagingen en kansen te onderkennen die onze regio verenigen. De projectpartners kunnen op basis van gelijkheid samenwerken aan de ontwikkeling van de regio en leren inzien dat alleen gezamenlijke actie een doeltreffende uitweg biedt uit veel van de hedendaagse problemen. INTERREG biedt daarvoor een doelmatig kader, en onze projecten zijn daarvan een duidelijk bewijs. Deze Projectenportfolio biedt echter slechts ruimte voor een korte schets van onze projecten. Wilt u meer weten, bezoekt u dan de website van het programma (www.interregnorthsea.org). Daar vindt u over elk project uitgebreide informatie, inclusief contactgegevens.

Verder hebben we geprobeerd inzicht te verschaffen in het woud van EU-jargon en technische terminologie waarmee een programma als het onze is omgeven! Op de volgende bladzijden vindt u daarom een korte toelichting op de belangrijkste concepten die onze regio een toekomst van economische groei bieden op duurzame basis, dus met respect voor mens en milieu.

Wij zijn trots op de projecten van ons programma en de innovatieve oplossingen die zij bieden voor problemen die ons allemaal raken. Ik hoop dat u met plezier kennis zult nemen van wat zij voor onze regio betekenen. Ik hoop ook dat het lezen van deze publicatie voor u aanleiding zal zijn bekendheid te geven aan de resultaten en dat u zich achter de projecten schaaft. Zo kan de regio er in al haar geledingen op vooruitgaan.

Nieuwe kansen voor rurale en perifere gebieden 10

Risicobeheer langs rivieren en kusten 14

Naar een beter vervoer 18

Naar een verantwoord milieugebruik 22

Benutting van innovatie en deskundigheid 26

Ontwikkeling van concurrentiekrachtiger steden 30

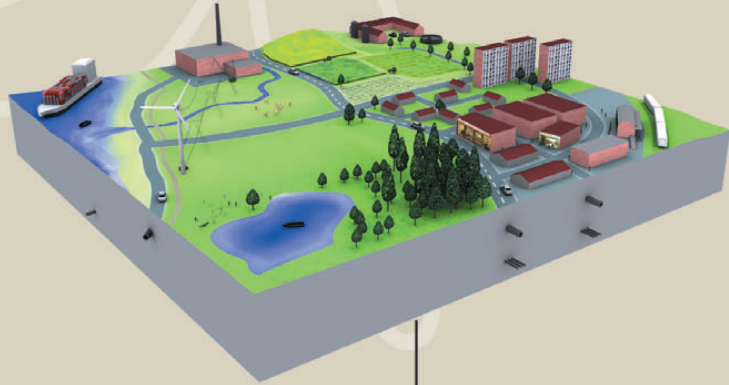
Portfolio Noordzeeprojecten



Lorraine George
Hoofd Programmasecretariaat
Interreg IIIB-programma Noordzeeregio

Ruimtelijke ontwikkeling

Ruimtelijk: Heeft te maken met ruimte, in dit geval de Noordzeerimte (= alle - al dan niet natuurlijke - aspecten van de Noordzee en omliggende gebieden). **Ontwikkeling:** Groei of vooruitgang. Dus **ruimtelijke ontwikkeling:** de vooruitgang van de Noordzeeregio in al haar facetten.



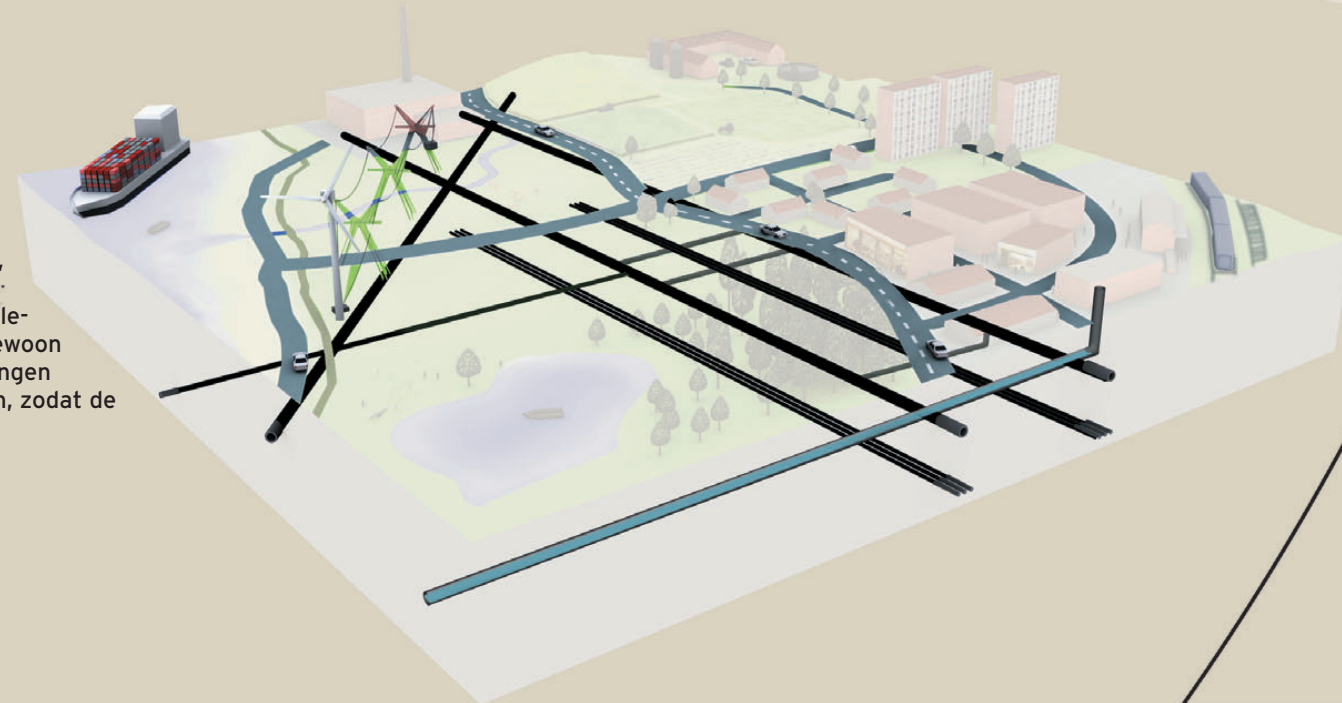
Landgebruik

De manieren waarop mensen gebruik maken van het land om er te wonen, te werken en hun vrije tijd door te brengen. Veranderingen kunnen zich zeer snel voltrekken en infrastructuur en milieu onder grote druk zetten.



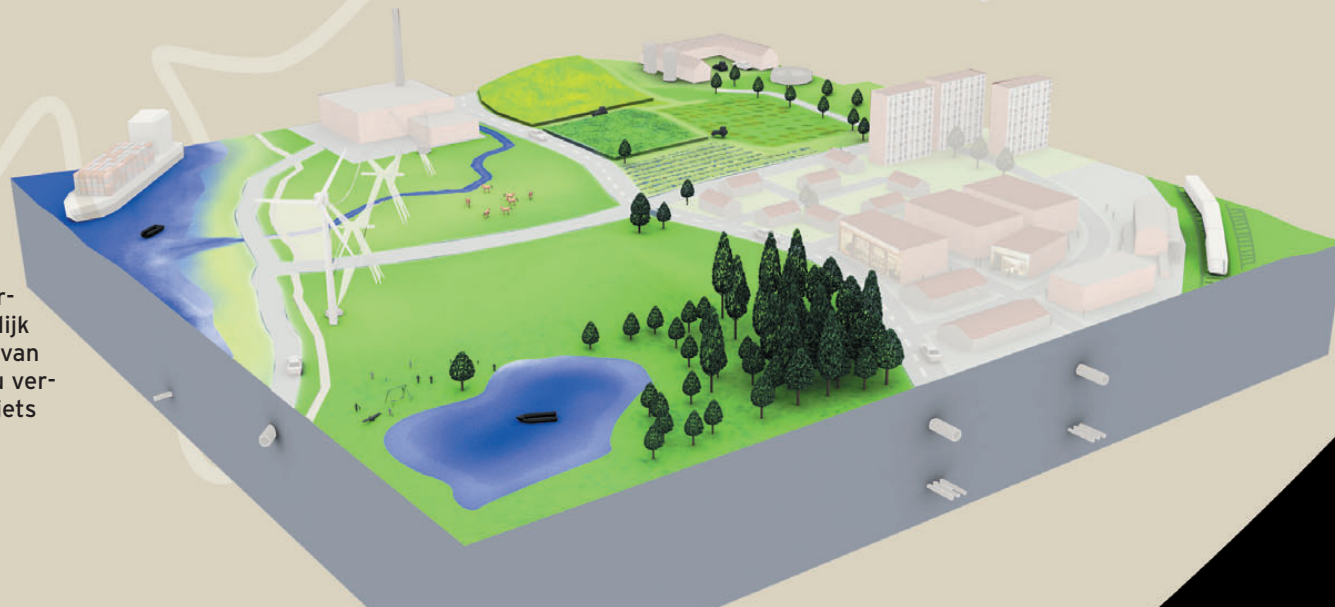
Infrastructuur

De elementaire structurele opzet van een samenleving. Sommige onderdelen van de infrastructuur, zoals wegen, spoorlijnen en bruggen, zijn duidelijk zichtbaar. Andere, zoals rioleringen, elektriciteitskabels en gasleidingen, zijn even belangrijk maar veelal onzichtbaar. In het huidige informatietijdperk zijn bovendien telecommunicatie- en computernetwerken buitengewoon belangrijk geworden. Infrastructurele veranderingen vergen gewoonlijk grote financiële inspanningen, zodat de uitvoering ervan vaak stapsgewijs plaatsvindt.



Natuurlijke omgeving

De heuvels, bossen, rivieren, meren en andere natuurlijke elementen van de regio, met een prominente plaats voor de Noordzee zelf. Sinds duizenden jaren is sprake van menselijk ingrijpen in de natuurlijke omgeving van het Noordzeegebied, en het daaruit ontstane landschap is een wezenlijk onderdeel van het culturele erfgoed van de regio. Veranderingen in het milieu verlopen gewoonlijk langzaam. Gaat er iets mis, dan vergt herstel veel tijd.



Geïntegreerde aanpak

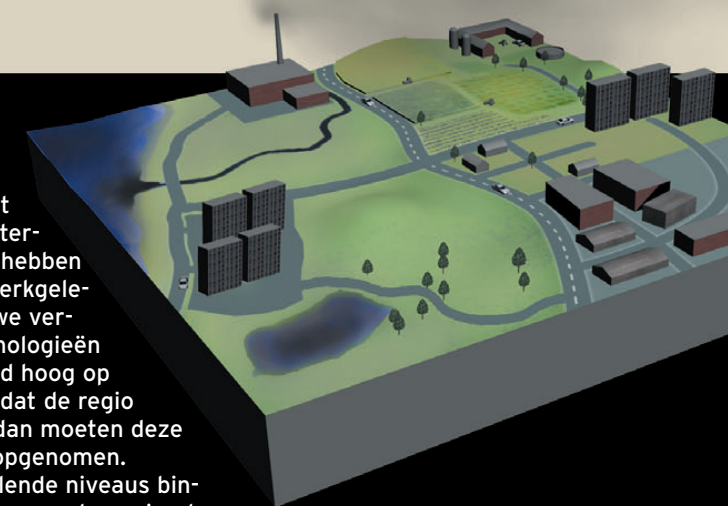
De achterliggende gedachte van ruimtelijke ontwikkeling is dat milieu, infrastructuur en landgebruik onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden tot één geheel. Veranderingen op het ene niveau hebben dan ook onvermijdelijk gevolgen op de andere twee. De keuze voor ruimtelijke ontwikkeling vraagt van ontwikkelaars en besluitvormers dat zij alle facetten overzien en de gevolgen van hun besluiten overwegen voor alle drie de niveaus. Ook zullen zij aandacht moeten schenken aan de bredere context en moeten nagaan wat de consequenties kunnen zijn voor de aangrenzende regio's, zeeën, landen en eilanden.

Nieuw inzicht

Een geïntegreerde benadering van de ruimtelijke ontwikkeling bestaat als concept nog maar heel kort. Duizenden jaren voltrok de ontwikkeling van het Noordzeegebied zich volgens een willekeurig, door plaatselijke behoeften ingegeven patroon. De meer geplande aanpak waarvan in meer recente tijden sprake was, volgde over het algemeen slechts de vraag van een bepaald segment van de samenleving, zoals bedrijven, boeren of automobilisten, wat in veel gevallen negatieve gevolgen had voor andere sectoren. Tegenwoordig vindt het concept van ruimtelijke ontwikkeling steeds meer ingang. We hebben echter nog onvoldoende inzicht in de ingewikkelde wijze waarop milieu, infrastructuur en landgebruik met elkaar samenhangen. Het Noordzee-programma speelt een vooraanstaande rol in ons streven meer kennis over die interactie te verwerven en de koers te bepalen die we daarbij het best kunnen volgen.

Als er dingen misgaan

Beleed dat alleen oog heeft voor resultaten op de korte termijn kan rampzalige gevolgen hebben op de langere termijn. Nieuwe werkgelegenheid, nieuwe huisvesting, nieuwe voersmogelijkheden en nieuwe technologieën staan in elk land in het Noordzeegebied hoog op de agenda. Willen we echter voorkomen dat de regio op de langere termijn schade ondervindt, dan moeten deze elementen in bestaande structuren worden opgenomen. Besluitvorming die voorbijgaat aan de verschillende niveaus binnen de Noordzeerimte kan uitmonden in een neerwaartse spiraal op economisch, sociaal en milieugebied.



INTERREG

INTER: Tussen. **REG:** Afkorting van regio's. Dus **INTERREG**, samenwerking tussen regio's. Samenwerking zonder grenzen.

1. Een probleem, ter illustratie

Stel: een regio in het Noordzeegebied kampt met chemische verontreiniging van de kust. Niet alleen de gezondheid van de mens loopt gevaar, maar ook het milieu en de visserij, die zo belangrijk is voor de regio.

2. Een mogelijk antwoord

Een andere regio heeft al eerder met dit bijtje gehakt en heeft ideeën over nieuwe oplossingen die mogelijk doelmatiger zijn. De regio's leggen contact met elkaar.



3. Uitwisselen van ideeën

De partners verdiepen zich in elkaars realiteit, wisselen ideeën uit en ontwikkelen gezamenlijke plannen voor een schonere Noordzee op basis van bestaande kennis en de deskundigheid die zij zelf in huis hebben. Verontreiniging is grensoverschrijdend en een oplossing is slechts mogelijk als alle betrokken regio's samen in actie komen. De samenwerking groeit ...

4. Het partnerschap

Via het Noordzeeprogramma nemen de partners contact op met andere regio's die met vergelijkbare problemen worstelen, allemaal zo met hun eigen gedachten over de meest aangewezen oplossing. Na goedkeuring door het Noordzeeprogramma gaat het project van start. Alle partners houden regelmatig contact met elkaar, zodat zij de vinger aan de pols kunnen houden en samen kunnen besluiten over aanpassingen die eventueel nodig zijn om het project tot een goed einde te brengen.

5. De voordelen van samenwerking

Dankzij het project kunnen de partners hun middelen delen en met Europese steun de helft van hun kosten dekken. Dat geldt wordt besteed aan het uitproberen van innovatieve oplossingen en het verbeteren van bestaande methoden. Doordat zij gezamenlijk handelen, is het mogelijk diverse benaderingen gelijktijdig te testen (wat uitgesloten zou zijn geweest bij afzonderlijke actie) en hebben zij toegang tot een veel bredere deskundigheid.

6. Gezamenlijke actie

De samenwerking met overheden op uiteenlopend niveau betekent dat het partnerschap in contact staat met de aangewezen mensen voor de diverse werkzaamheden, of dat nu gaat om het doorvoeren van een wijziging in de nationale wetgeving of om het informeren van de plaatselijke bevolking. Bij het project is verder een groot aantal uiteenlopende sectoren van de samenleving betrokken, wat de kans op acceptatie en toepassing van de projectresultaten aanzienlijk vergroot.

7. Het resultaat

Het Noordzeeprogramma zoekt antwoorden op enkele van de nijpendste kwesties waarvoor de regio zich geplaatst weet. Die oplossingen zijn een zaak van de lange termijn, maar als een project al niet direct tot concrete resultaten leidt, bepaalt het wel de te varen koers.

8. Netwerken

Even belangrijk als de resultaten zelf is misschien wel de manier waarop zij tot stand komen. De voor een project opgezette netwerken blijven ook na afloop in stand en bieden elke deelnemende regio dan direct toegang tot de kennis en ervaring van wel zeven landen. Steeds meer mensen en organisaties doen hun voordeel met transnationale samenwerking en betrokkenheid.

Transnationale samenwerking

Als we internationale samenwerking definiëren als samenwerking op nationaal niveau tussen twee of meer landen, dan wordt met transnationale samenwerking bedoeld de samenwerking tussen verschillende regio's in twee of meer landen, bijvoorbeeld Noord-Jutland in Denemarken en Friesland in Nederland. Regio's hebben grondige kennis van de kansen en uitdagingen die op hun niveau spelen, kennis waarover de nationale overheid veelal niet de beschikking heeft. De uitwisseling van kennis van en ervaring met praktische zaken kan daarom het beste plaatsvinden op het niveau van de regio's.

Sectoroverschrijdende samenwerking

De moderne samenleving telt een groot aantal sectoren. Een duidelijk voorbeeld daarvan zijn de publieke en de private sector, maar er zijn er nog veel meer. De verschillende overheidsdepartementen weerspiegelen deze opdeling: vervoer, gezondheidszorg, huisvesting, enz. Waar eenzijdige actie in de ene sector problemen tot gevolg kan hebben in de andere, zou sectoroverschrijdende samenwerking juist wel eens tot onverwachte voordelen kunnen leiden.

Verticale coördinatie

Verticaal: van boven naar beneden (of andersom). **Coördinatie:** zorgen voor samenwerking tussen verschillende onderdelen. Dus **verticale coördinatie:** ervoor zorgen dat verschillende overheidsniveaus (Europees, nationaal, regionaal en lokaal) samenwerken. Het doel is iedereen voor wie een beslissing gevolgen zal hebben een stem te geven in de totstandkoming en uitvoering ervan.

Het INTERREG-Noordzeeprogramma:

In het verleden waren de landsgrenzen bepalend voor de reikwijdte van acties. Milieuverontreiniging en economische tegenslagen, maatschappelijke ontwikkelingen en bedreigingen voor onze toekomst hebben echter geen boodschap aan die grenzen. Gezamenlijke actie is geboden willen we verbetering brengen in de regio die ons aller leefruimte is. Dat is nu mogelijk, want de zeven landen rond de Noordzee hebben samen met de Europese Commissie het Noordzeeprogramma in het leven geroepen en de middelen beschikbaar gesteld voor een doelmatige samenwerking.

Duurzame ontwikkeling

Duurzame ontwikkeling betekent dat we voorzien in onze behoeften van vandaag zonder de kansen voor de generaties van morgen op het spel te zetten. Bij duurzaamheid gaat het niet alleen maar om het milieu, maar ook om het zoeken van een evenwicht tussen milieutechnische, economische en maatschappelijke behoeften en het vinden van een geïntegreerd antwoord daarop.

Voor Noordzeeprojecten wil dit zeggen dat het zaak is de doelstellingen voor de maatschappelijke of economische ontwikkeling van een gebied af te zetten tegen de milieutechnische en ecologische waarde van dat gebied, en andersom. Op deze en volgende bladzijden staan enkele voorbeelden van de wijze waarop we de doelstellingen voor milieu, maatschappij en economie in de Noordzeeprojecten kunnen integreren om te zorgen voor een evenwichtige, duurzame ontwikkeling van de betreffende regio.



Sociale kwesties

Duurzaam: iets in stand houden, het handhaven
Ontwikkeling: groei of vooruitgang
Dus duurzame ontwikkeling: vooruitgang van de regio mogelijk maken met behoud ervan voor de toekomst.

Economische kwesties



Milieukwesties



De bevolking is zich bewust van overstromingsgevaar en weet hoe ermee om te gaan.

FLAWS

Leren leven met water en omgaan met overstromingsgevaar

Klimaatverandering heeft gevolgen voor het milieu; de vraag hoe om te gaan met die veranderingen staat centraal in het project.

Betere beslissingen over de locatiekeuze voor nieuwe gebouwen in risicogebieden en betere methoden voor de bescherming van bestaande woningen en bedrijven.

De mensen kennen de echte gevaren en weten hoe erop te reageren.

COMRISK

Verminderen van de kwetsbaarheid van lage kustgebieden bij stormvloed

Technieken om de zeewering beter aan te passen aan de omstandigheden.

Wanneer regio's over betere strategieën voor risicobeheer beschikken, worden zij aantrekkelijker voor investeerders, omdat bedrijven dan weten dat het risico van overstromingen klein(er) is.

Nieuwe modellen en methoden zorgen voor een adequaat niveau van gezondheidszorg en sociale voorzieningen, en voor verbetering van de kwaliteit van leven.

North Sea Rural

Ontwikkelen van rurale gebieden en tegengaan van ontvolking

Meer gebruik van het openbaar vervoer in rurale gebieden verlaagt de druk op het milieu en verhoogt de bereikbaarheid.

Aanboren van het aanwezige potentieel voor economische ontwikkeling door de belangstelling voor rurale activiteiten te bevorderen en producten onder merknaam op de markt te brengen.

Vitaliteit en veiligheid van stadscentra hebben baat bij een beperking van de verkeersstromen door de hoofdadere.

SHARED SPACE

Vinden van een harmonieuze oplossing voor mensen, locaties en vervoer.

Wegtransport bepaalt niet langer het stadsbeeld en bestaande wegen worden efficiënter gebruikt.

Bezinning op weggebruik is voordelig voor de belastingbetaler.

Gebruik van centrales in en voor de plaatselijke gemeenschap met steun van plaatselijke boeren en MKB.

ProBioEnergy

Ondersteunen van een bredere toepassing van bio-energie

Plaatselijke centrales produceren duurzame energie en verminderen afhankelijkheid van geïmporteerde energie.

Plaatselijke opwekking van bio-energie creëert nieuwe markten voor bos- en landbouwproducten, waardoor nieuwe kansen ontstaan voor boeren en het MKB.

Groter publiek bewustzijn via voorlichtingscampagnes, met name onder jongeren, en ontwikkeling van een gevoel voor collectieve verantwoordelijkheid voor de benutting van afval.

Making Waste Work

Stimuleren van duurzame vormen van afvalbeheer.

Verwerking van organisch afval voor compostproductie en scheiding van schadelijke afvalstoffen uit het reguliere ophaalsysteem voor speciale verwerking.

Gebruik van plaatselijk verwerkte materialen door plaatselijke bedrijven, dus minder vervoer en meer plaatselijke kansen voor ondernemers.

"Urbale" ruimtes zijn stedelijke noch rurale gebieden, maar kampen soms met problemen die kenmerkend zijn voor beide. Een beter begrip van deze ruimtes zal leiden tot bijvoorbeeld betere sociale voorzieningen.

URBAL

Verbeteren van het beheer van de urban-rurale ruimte.

De fietsroute zorgt voor extra werkgelegenheid onder de plaatselijke bevolking. Toerisme dat inhaakt op erfgoed versterkt de regionale identiteit.

North Sea Cycle Route 2

Fietsen langs de North Sea Cycle Route

De Noordzeekust en de directe natuurlijke omgeving worden op milieuverantwoorde manier voor toerisme en recreatie eenvoudig bereikbaar.

Het betreft een hoogwaardige vorm van toerisme dat bezoekers en investeerders zal aantrekken naar alle regio's rondom de Noordzee.

Activiteiten om ongebreidelde stadsuitbreiding te voorkomen en natuur- en recreatiegebieden te sparen.

Bevordering van de handel tussen stedelijke en rurale gebieden ten voordele van de hele urbale ruimte.

North Sea Rural

Veel rurale gebieden verkeren momenteel in een moeilijke situatie doordat zij onvoldoende middelen hebben om hetzelfde voorzieningenniveau aan te kunnen bieden als steden. Wanneer mensen als gevolg daarvan wegtrekken naar de stad, lopen de beschikbare middelen verder terug. North Sea Rural is opgezet in een poging dat proces een halt toe te roepen en aanzetten te geven voor een positieve ontwikkeling.

Gebleken is dat sociale en gezondheidsdiensten, vervoer en economische ontwikkeling drie belangrijke factoren zijn in het besluit van mensen om naar de stad te trekken. Het is inmiddels duidelijk dat deze aspecten sterk met elkaar samenhangen en dat positieve of negatieve ontwikkelingen op het ene vlak in het algemeen hun weerslag hebben op de andere twee. In het kader van North Sea Rural worden bestaande oplossingen tegen het licht gehouden met het doel innovatieve manieren te vinden om, binnen de beschikbare budgetten, hoogwaardige diensten aan te bieden. Een betere afstemming van bestaande activiteiten is een stap in de goede richting, maar het project houdt zich ook proactief bezig met het stimuleren van geheel nieuwe initiatieven.

Pogingen om het platteland nieuw leven in te blazen zijn niet van vandaag of gisteren. Het bijzondere van dit project is echter dat het enkele van de beste ideeën bundelt om een nieuwe aanpak te proberen.

Zie voor nadere informatie: www.northsearural.org

BESST

Vaak wordt ten onrechte gedacht dat economische ontwikkeling per definitie in strijd is met milieubescherming. In rurale gebieden gaan beide juist vaak hand in hand.

De cliëntèle van bedrijven in rurale gebieden bestaat veelal uit bezoekers die een karakteristieke omgeving met een regionale identiteit zoeken. Ondernemers in het plattelandstoerisme doen er dus verstandig aan daarop in te spelen. De opzet van BESST is een opwaartse spiraal te creëren door met een vernieuwd toeristisch aanbod bezoekers aan te trekken. Een divers aanbod verkoopt beter en trekt meer mensen. Door deze aanpak zal de ontwikkeling van regionale kwaliteiten als toeristische attractie bevorderd worden. Tot slot wordt, door te wijzen op het verband tussen milieu en economie, gestimuleerd dat activiteiten op beide terreinen worden voortgezet in elkaars voordeel. Dat zal vervolgens weer leiden tot een ruimer toeristisch aanbod, zodat er nog meer mensen op afkomen, enzovoorts.

Door mogelijkheden te scheppen om inkomsten te genereren op basis van milieubescherming, biedt het project een echte kans op duurzame economische ontwikkeling van rurale gebieden.

Canal Link

Ooit waren kanalen van groot belang voor het vervoer, maar door toedoen van technologische ontwikkelingen is die functie inmiddels al lang achterhaald. De meeste zijn geschikt gemaakt voor recreatieve doeleinden of liggen er verlaten bij. De landen rond de Noordzee beschikken al met al over een uitgebreid netwerk van kanalen, en de bedoeling van Canal Link is nu om nieuwe toepassingsmogelijkheden te onderzoeken.

Toerisme is een activiteit die voor de hand ligt, want het biedt duidelijke perspectieven, bijvoorbeeld via de bouw van attracties langs de kanalen die bezoekers ertoe zouden moeten bewegen in een bepaalde regio meer tijd (en geld) te besteden in plaats van er alleen maar doorheen te rijden. Verder zou reclame voor het uitgesproken natuurlijke en culturele erfgoed van kanalen ertoe kunnen leiden dat particulieren en bedrijven zich opnieuw in de buurt ervan gaan vestigen. Ten slotte mag de oorspronkelijke bedoeling van de kanalen niet worden vergeten. Sommige doen nog altijd dienst als belangrijke transportroutes en kanaalboten vormen een duurzaam vervoersalternatief dat zich nog altijd leent voor allerlei ladingen.

Het waterwegennet in de Noordzeeregio is nu nog onderbenut, maar Canal Link zal resulteren in nieuwe strategieën en zorgen voor de investeringen die nodig zijn om daarin verandering te brengen.

Zie voor nadere informatie: www.canal-link.net

North Sea Cycle Route 2

culturele bezienswaardigheden. Het enige probleem is dat het voor de toerist vaak heel lastig is erbij te komen! De North Sea Cycle Route is niet alleen bedoeld als oplossing voor dat probleem, maar ook om de reis zelf tot een onvergetelijke ervaring maken.

De route is opgezet in het kader van het laatste INTERREG-programma en voert langs de hele kustlijn van de Noordzee (de route is opgenomen in het Guinness Book of Records als de langste ter wereld). Het vervolgproject dat momenteel loopt, is bedoeld om het reeds verrichte werk te consolideren, onder meer door bekendheid te geven aan de route en de bezienswaardigheden onderweg. Verder dient het om een inventarisatie te maken van de gedeelten in de route die voor verbetering vatbaar zijn, voordelige oplossingen te zoeken voor resterende problemen en onderzoek te doen naar de reële economische voordelen van de route.

Met deze route heeft de regio een toeristische troef van formaat in handen, die bezoekers en hun bestedingen naar de meest afgelegen delen van de Noordzeekust zal voeren.

Zie voor nadere informatie: www.northsea-cycle.com

De Noordzeeregio omvat uitgestrekte rurale en perifere gebieden, en voor een juist evenwicht binnen de regio zullen die gebieden moeten delen in nieuwe ontwikkelingskansen. De afgelegen ligging ten opzichte van de economische centra en belangrijkste vervoerwegen schept specifieke problemen, zoals ontvolking en minder werkgelegenheid voor de achterblijvers. Het vinden van nieuwe mogelijkheden is voor deze gebieden daarom extra belangrijk.

Die realiteit is door veel partijen rond de Noordzee onderkend, reden waarom zij de handen ineen hebben geslagen om zich gezamenlijk in te zetten voor de ontwikkeling van hun gebieden. De huidige trend ten gunste keren is een enorme uitdaging waarop menig beleid al is stukgelopen. Het is dan ook van essentieel belang kennis uit te wisselen en nieuwe ideeën te ontwikkelen. Dat neemt niet weg dat de rurale en perifere gebieden zich kunnen verheugen in een aantal sterke punten die deel uitmaken van hun erfgoed, zoals de ongerepte natuur en waardevolle culturele bezienswaardigheden. Die unieke kwaliteiten bieden perspectief voor ontwikkeling.

Een wezenlijke rol wordt in deze gebieden ook vervuld door de kleinere steden die fungeren als regionale centra voor economische en sociale activiteit, een rol die zeker niet verloren mag gaan. Daarom worden maatregelen genomen om dergelijke steden aantrekkelijker te maken en ervoor te zorgen dat zij een behoorlijk voorzieningenniveau kunnen bieden. Dit soort initiatieven komt niet alleen de inwoners ten goede maar maakt het hele gebied aantrekkelijker voor bewoning en investering.

Zie voor nadere informatie: www.interregnorthsea.org.

Nieuwe kansen voor rurale en perifere gebieden

Nave Nortrail

Houdt u niet van fietsen, dan kunt u ook aan wandelen denken! Dit project betreft de opzet van een wandelpad rond de Noordzee. De achtergrond en aanpak zijn vergelijkbaar met die voor de fietsroute, maar er is één groot verschil: de doelgroep.

Aan het weer valt niets te veranderen, en de Noordzeeregio zal dus niet kunnen opboksen tegen aanbieders van zon-, zee- en strandvakanties. Dat nadeel kan het gebied echter wegwerken door hoogwaardige diensten te ontwikkelen voor meer gespecialiseerde marktsegmenten. Wandervakanties zijn daarvan een goed voorbeeld en het huidige netwerk van voetpaden vormt een prima uitgangspunt.

In het kader van Nave Nortrail worden bestaande paden op elkaar aangesloten, zodat de wandelaar een ononderbroken route kan volgen (met veerverbindingen). Wandelen brengt mensen dicht bij de natuur dan welke vervoerswijze ook, en informatie langs de route geeft tekst en uitleg. Het is uiteraard niet verplicht het pad van begin tot einde af te leggen, zodat de route ook een waardevolle recreatieve -voorziening is voor de plaatselijke bevolking.

MOPARK

Nationale parken zijn oorspronkelijk ingesteld om sommige van de meest waardevolle natuurgebieden in de Noordzeeregio te beschermen. Tijdens weekeinden en vakanties brengen veel bezoekers echter meer tijd door in de file dan in de natuur, zodat de parken ten onder dreigen te gaan aan hun eigen succes.

Met MOPARK willen we evenwicht aanbrengen tussen bezoekersvraag en milieuaanbod. Dat kan bijvoorbeeld door milieuvriendelijke technologieën te gebruiken en oplossingen te zoeken voor problemen die in het verleden zijn ondervonden in verband met kostenniveau of kennisgebrek. Om mensen meer bewust te maken van de natuurlijke rijkdommen zal voor het eerst ook gekozen worden voor informatie- en communicatietechnologie. Op vervoersgebied worden maatregelen genomen om openbaar en particulier vervoer te integreren door te voorzien in overstappunten op treinstations en parkeer- en reisfacili-

teiten en aansluitingen aantrekkelijker te maken. Verder omvat het aanbod duurzame voertuigen, zoals boten op elektrische en zonne-energie en fietsen voor gehandicapte bezoekers.

Al deze maatregelen geven een bezoek aan de nationale parken een duidelijke meerwaarde, terwijl de oorspronkelijke doelstelling van milieubescherming volledig overeind blijft.

Zie voor nadere informatie: www.mopark.net

Farmers 4 Nature

De Noordzeeregio biedt een grote verscheidenheid aan natuurschoon. In de meeste gevallen is het landschap echter niet oorspronkelijk maar mede vorm gegeven door eeuwenlange menselijke activiteit. De aanblik die ons tegenwoordig zo vertrouwd is, weerspiegelt dat voortdurende ingrijpen. Boeren spelen een hoofdrol in het landschapsbeheer – een onderdeel van hun werk dat veelal erkend noch beloond wordt.

Als gevolg van de kortingen op landbouwsubsidies voor de komende jaren komen sommige boerderijen mogelijk leeg te staan of gaan boeren misschien over op steeds intensievere vormen van landbouw, wat in beide gevallen ongunstig uitpakt voor het landschap. Dit project wil een derde weg bieden door het opzetten van regelingen die partners in staat stellen een inkomen te halen uit de bescherming van het milieu. Het stimuleert boeren oog te blijven houden voor de biodiversiteit en zeldzame soorten, en de unieke eigenschappen van het landschap waarin zij werken te handhaven en te versterken. Verder voorziet het project in activiteiten die deze nieuwe manier van landbouw bedrijven winstgevend moeten maken door nieuwe markten aan te boren en de boeren te stimuleren tot het opzetten van coöperaties om kosten en arbeid te delen.

Aan de hand van de uitkomsten van talloze nieuwe initiatieven zullen boeren een landschap tot stand kunnen brengen waarin zij hun werk kunnen verrichten en bezoekers op aangename wijze kunnen recreëren.

LANCEWADPLAN

De Waddenzee strekt zich uit voor de kust van Nederland, Duitsland en Denemarken. Vanwege de bijzondere waarde van de natuurlijke en culturele omgeving is het gebied aangemerkt als Werelderfgoed. Voor de plaatselijke bevolking is het echter belangrijk dat die bijzondere status geen rem zet op de ontwikkeling, en dat vraagt om een zorgvuldige, geïntegreerde planning.

Het project borduurt voort op de aanbevelingen van een eerder INTERREG-project om tot een regiobrede strategie te komen die een duurzaam gebruik van landschap en erfgoed mogelijk moet maken (“bescherming door gebruik”). Er zal aandacht worden besteed aan landgebruik, landbouw, toerisme, stadsontwikkeling en milieu om de mogelijkheden in kaart te brengen en eventuele belangentegenstellingen op te lossen. Regelmatig overleg zorgt voor inspraak van de plaatselijke bevolking en een breed draagvlak voor de projectdoelstellingen, terwijl in politieke ondersteuning is voorzien in de vorm van een ministerconferentie.

Een speciaal actieplan moet garanderen dat het broze evenwicht tussen mens en natuur in het gebied in stand blijft. Dit plan zou kunnen gaan dienen als blauwdruk voor ieder ander gebied waar de bescherming van het milieu en de behoefte aan ontwikkeling met elkaar moeten worden verenigd.

NorthSeaFaring

Vaak wordt gewezen op de teloorgang van de scheepsbouw in de Noordzeeregio, maar dat is slechts de halve waarheid. De havens liggen er vol kleinere vaartuigen en in de zomer wemelt het op zee elk weekend opnieuw van de zeilboten, want de Noordzee heeft met al haar watersportmogelijkheden niets aan aantrekkingskracht ingeboet. Anderzijds heeft deze vlucht van de recreatievaart de inkomstendering in de visserij- en scheepsbouwsector niet kunnen goedmaken en evenmin geleid tot alternatieven voor een groot aantal havens, werven en andere monumenten van ons maritieme erfgoed.

NorthSeaFaring is opgezet om het onmiskenbare ontwikkelingspotentieel te benutten. Het project zal enerzijds ons maritieme erfgoed beschermen en er anderzijds voor zorgen dat dit erfgoed een juiste plaats krijgt binnen de geplande activiteiten en dat ons verleden als zeevarende naties een positieve waarde vormt in maritieme gebieden. De voordelen voor het toerisme behoeven geen betoog, maar daarnaast zal het project zich sterk maken voor het levende erfgoed via ondersteuning en ontwikkeling van vaardigheden en banen die in verband met de zee staan.

Het zou een vergissing zijn te veronderstellen dat onze banden met de zee tot het verleden behoren. In het kader van dit project zal deze relatie opnieuw worden gedefinieerd om het potentieel aan te boren van een erfgoed dat zo bepalend is voor onze regionale identiteit.

Zie voor nadere informatie: www.interregnorthsea.org.

Nieuwe kansen voor rurale en perifere gebieden

FLAWS

Overstromingsgebieden bieden een natuurlijke uitweg voor overtollig water tot het normale peil weer is bereikt, maar sinds jaar en dag vormen zij voor de mens ook een aantrekkelijke plaats om zich te vestigen. In de Noordzeeregio zijn deze gebieden zelfs zeer dicht bebouwd met woningen en bedrijven. In verband met de opwarming van de aarde en stijgende zeespiegels zullen overstromingen in de toekomst zich vaker en in ernstiger mate doen gelden, zodat deze gebieden nu in gevaar verkeren.

FLAWS moet ervoor gaan zorgen dat bij nieuwe bebouwing in overstromingsgebieden rekening wordt gehouden met de belangrijke functie ervan en dat die functie niet wordt gehinderd. Verder wordt onderzoek gedaan naar manieren om bestaande gebouwen beter te beschermen tegen overstromingen, en om de bevolking beter voor te lichten over overstromingsrisico's en de maatregelen die kunnen worden genomen om die risico's zo klein mogelijk te houden. Ten slotte worden kaarten en modellen gemaakt waarmee planologen het gedrag van hoogwater beter kunnen voorspellen.

De Noordzeeregio telt een groot aantal laaggelegen gebieden en de maatregelen die worden genomen in het kader van FLAWS zijn een noodzakelijk tegenwicht tegen de toenemende dreiging van het water.

Zie voor nadere informatie: www.flaws.nu

Safety@Sea

Als een schip ten onder gaat kunnen de gevolgen rampzalig zijn en betalen de getroffen gebieden een hoge prijs in de vorm van reinigingskosten en inkomstenderving. Het is daarom van groot belang dat de regio's inspraak hebben in de vaststelling en uitvoering van het beleid voor veiligheid op zee en de maatregelen die zij kunnen nemen om, als er toch een ongeluk gebeurt, schade te voorkomen of te beperken.

Safety@Sea is onderdeel van een reeks samenwerkingsprogramma's die hopelijk een gebied van Rusland tot Spanje zullen gaan bestrijken. Evenals vergelijkbare projecten voegt het een regionale dimensie toe aan de veiligheid op zee en maakt het gecoördineerde actie mogelijk in geval van noodsituaties. Een van de activiteiten betreft het bestuderen van bestaande vaarroutes, havens en terminals om alternatieve routes en overige maatregelen voor te stellen waarmee tegen weinig kosten de veiligheid kan worden verbeterd. Verder zal door nationale en regionale instanties worden samengewerkt om aanvaardbare "veilige havens" aan te wijzen: havens waar schepen in nood naar toe kunnen worden gesleept. Ten slotte zal onderzoek worden gedaan naar de oorzaken van ongevallen en maatregelen gericht op doeltreffende preventie. Het effect van dergelijk onderzoek zal groter zijn dan voorheen dankzij de invoering van nieuwe gegevensbronnen.

Van windmolens in zee tot het vervoer van radioactieve afvalstoffen - de Noordzee kent een groot aantal risico's. Safety@Sea zal duidelijk maken hoe daarmee om te gaan.

Zie voor nadere informatie: www.interregnorthsea.org

In verband met hun ligging is in sommige gebieden rond de Noordzee de dreiging van de elementen sterker dan elders. Dat geldt met name voor streken langs rivieren en in kustgebieden. Menige inwoner daar heeft te maken gehad met schade aan huis of land als gevolg van overstromingen. Er is de laatste jaren door afzonderlijke regio's veel deskundigheid opgebouwd over het beheer van deze risico's, maar iedereen is het erover eens dat er nog meer moet gebeuren.

Veel aandacht wordt besteed aan manieren om overstromingen te voorkomen en de door overstromingen veroorzaakte schade zoveel mogelijk te beperken. Daarbij wordt gedacht aan het verwijderen van elementen die de kans op overstroming vergroten, het ontwikkelen van noodoverloopgebieden om het water bij hoogwater te kunnen bergen, en het rekening houden met overstromingsgevaar bij de ruimtelijke inrichting in de zin dat nieuwe projecten gepland worden buiten gebieden met een verhoogd risico. Deze maatregelen kunnen toekomstige overstromingen weliswaar niet geheel voorkomen, maar er wordt ook gewerkt aan betere rampenplannen en systemen voor de bewaking van hoogwater en evacuatiemogelijkheden, zodat 'de betrokken regio's beter voorbereid zijn.

De Noordzee is zelf ook een risicogebied. Het wordt doorkruist door drukke vaarroutes, en de schepen vervoeren soms buitengewoon gevaarlijke stoffen. Het is van groot belang dat we dergelijke risico's beheren en de aangewezen voorzorgsmaatregelen nemen, reden waarom veel met veilig zeevervoer belaste instanties rond de Noordzee nu bezig zijn met de onderlinge afstemming van hun strategieën. Nogmaals, het is onmogelijk te garanderen dat er geen problemen zullen ontstaan, maar wat deze samenwerking wel bewerkstelligt, is dat er doeltreffende strategieën komen om de risico's te beperken en om, wanneer er toch iets mis gaat, de gevolgen te bestrijden.

Risicobeheer langs rivieren en kusten

COMRISK

In de laaggelegen kustgebieden in de Noordzeeregio wonen ongeveer 12 miljoen mensen, die allemaal blootstaan aan overstromingsgevaar. Voor sommigen is bescherming mogelijk in de vorm van een vernieuwde zeewering. Voor anderen moeten er dringend andere methoden worden gevonden.

Binnen COMRISK buigen planologen uit de vijf Noordzeelanden met het grootste overstromingsrisico zich gezamenlijk over bestaande beleidsmaatregelen en strategieën op nationaal en regionaal niveau, met als doel op basis van de beste daarvan nieuwe manieren te ontwikkelen. Vervolgens zullen die ideeën worden uitgetoetst op drie zeer verschillende maar evenzeer bedreigde proeflocaties, waarbij met een nieuw bewakingssysteem de doelmatigheid van elke actie wordt gevolgd. Een tweede belangrijke component van risicobeheer is het streven naar maximale beperking van de gevolgen van problemen als die zich toch voordoen. En omdat de rol van het algemene publiek daarbij niet minder belangrijk is dan die van de professionele partijen, is het project ook bedoeld om de kennis over en deelname aan maatregelen voor hoogwaterbeheersing te verbeteren.

Het project kan niet garanderen dat er geen overstromingen meer zullen zijn, maar wel kan het bijdragen tot een beperking van het verlies van levens en materiële schade ingeval zich een ramp voltrekt.

Zie voor nadere informatie: www.comrisk.org

FRaME - Flood risk management in Estuaries

In de gebieden rond de brede riviermondingen in de Noordzeeregio bestaat een extra groot overstromingsrisico, dat nooit helemaal kan worden weggenomen.

De beste oplossing op dit moment is methoden te ontwikkelen voor een zodanig beheer van overtollig water dat het kan worden geleid naar gebieden waar het zo weinig mogelijk schade zal aanrichten. In estuaria bevindt zich veel drassig en ander land dat zich uitstekend leent voor dit doeleinde omdat er enorme hoeveelheden water kunnen worden geborgen. In het kader van FRaME worden overstromingsgebieden aangewezen waar het water heen kan worden geleid.

Even belangrijk is de vraag hoe deze gebieden kunnen worden benut voor economische en sociale doeleinden wanneer zij niet onder water staan, dit om braakligging te voorkomen. Recreatie, natuurbehoud en landbouw zijn allemaal opties. Diverse estuaria zijn aangewezen als Natura 2000-gebieden vanwege de bijzondere waarde van de natuur, en de beschermde status van deze gebieden is nog eens een extra voordeel, naast de meetbare afname van overstroming die met het project wordt beoogd.

Zie voor nadere informatie: www.frameproject.org

COMCOAST

Zeeweringen vormen een onmisbare bescherming in de Noordzeeregio, maar wat moeten we aan met stijgende zeespiegels? We zouden steeds hogere wallen kunnen opwerpen, maar niet alleen is dat een kostbare en onpraktische zaak, ook zouden onze kusten er onherkenbaar anders uit komen te zien als we een zo sterke scheiding tussen land en zee zouden aanbrengen.

In het kader van COMCOAST worden proeven gedaan met een alternatieve aanpak. Die houdt in dat we een dusdanige zeewering aanleggen dat er wel water overheen kan stromen, maar niet zoveel dat de bescherming in het geding komt. Het water zou dan worden geborgen in de veelal onbenutte gebieden direct achter de zeewering en zou zelfs benut kunnen worden voor het creëren van nieuwe waterhabitats, overstromingsgebieden voor zoet water, en als barrière om te voorkomen dat landbouwgrond verontreinigd raakt met zout. Er is echter één probleem: het gaat om een nieuw idee en de bestaande kustweringen zijn gewoonweg niet stevig genoeg om het zeewater eroverheen te laten gaan. Als onderdeel van het project zal daarom worden geëxperimenteerd met nieuwe versterkingsmethoden om de infrastructuur voor te bereiden op deze nieuwe behoeften.

COMCOAST zoekt oplossingen in harmonie en niet in strijd met de zee - een opportune ontwikkeling nu het overstromingsgevaar naar verwachting alleen maar zal toenemen.

Escape

De watersnood van 1953 eiste in Nederland, België en Engeland een hoge tol, waarbij 2164 mensen het leven lieten. Sindsdien is gewerkt aan een betere bescherming tegen overstromingen, maar het resultaat is nog altijd niet bestand tegen dergelijk natuurgeweld.

De vraag is dus niet of, maar wanneer een ramp van die omvang zich opnieuw voordoet. Ondanks deze gevaren zijn veel bewoners van risicogebieden zich eenvoudig niet bewust van het overstromingsgevaar, zodat zij nauwelijks zouden weten hoe ze in een rampsituatie moeten reageren. Ongetwijfeld zouden er opnieuw slachtoffers vallen, onnodig veel. Het project heeft als doel de planning dusdanig te verbeteren dat de autoriteiten en andere partijen snel en doelmatig kunnen handelen, en het algemene publiek bewuster te maken van het feit dat zij zelf in sterke mate verantwoordelijk zijn voor het redden van levens en beperken van materiële schade. Een verbeterd systeem voor de bewaking van hoogwater zal ervoor zorgen dat efficiënter wordt gewaarschuwd wanneer er problemen dreigen te ontstaan, terwijl de verantwoordelijke autoriteiten de beschikking krijgen over flexibele ontruimingsplannen om de snelle ontwikkelingen tijdens een nood situatie het hoofd te kunnen bieden.

Zie voor nadere informatie: www.interregnorthsea.org



Risicobeheer langs rivieren en kusten



Northern Transport-Political Network

Het vervoer van de meeste goederen door Europa vindt plaats via corridors: hoofdverkeersaders die een kortere reistijd mogelijk maken tussen belangrijke locaties. Vanwege de goede aansluitingen met de rest van Europa trekken de gebieden langs deze corridors veel investeringen aan, en het gevaar bestaat dat regio's die niet beschikken over een goede toegang tot de corridors achterop zullen raken.

Dat is het geval voor een groot gedeelte van Scandinavië. Daarom wordt in het kader van dit project de totstandkoming van een corridor nagestreefd die Zuid-Noorwegen en West-Zweden via Denemarken en Noord-Duitsland moet verbinden met Midden-Europa. Het welslagen van het project is onder meer afhankelijk van de aanwezigheid van voldoende politiek draagvlak en een duidelijk beeld van de manieren waarop bestaande plannen en strategieën voor infrastructuur en regionaal vervoer verenigd kunnen worden met de corridor. Binnen dit project wordt niet alleen aan deze kwesties gewerkt, maar wordt eveneens gezocht naar duurzame vervoeroplossingen. Een en ander zal uitmonden in een realistisch plan voor de aanleg van de beoogde corridor, dat vervolgens dienst zou kunnen doen als referentie voor soortgelijke projecten.

Zie voor nadere informatie: www.ntn.dk

Shared Space

Onze behoefte aan verplaatsing en het gemak van de auto hebben het aanzien van straten, steden en platteland ingrijpend veranderd. Vooral de auto heeft diepe sporen getrokken door steeds meer ruimte op te eisen en de samenhang van gemeenschappen te ondermijnen. Desondanks is het wegvervoer niet meer weg te denken uit ons leven, en het is dan ook niet zozeer de bedoeling van dit project de auto aan de kant te schuiven, als wel het verkeer zodanig anders in te richten dat auto's en mensen de beschikbare ruimte samen kunnen delen.

Om dat te verwezenlijken moeten verkeerstechnieken, veiligheidsmaatregelen en ruimtelijke ordening op de schop, want wegen zijn tot nu toe altijd uitgestippeld vanuit de gedachte dat auto's en mensen in één

ruimte niet kan. Shared Space doet daarom een beroep op deskundigen afkomstig uit een indrukwekkende waaier van werkerreinen, van verkeersplanning en landschapsarchitectuur tot sociologie en cultuurgeschiedenis. Wegen die zijn geïntegreerd in de omliggende ruimte bevorderen de veiligheid, de kwaliteit van de landschappen, de bebouwde omgeving, het voetgangersverkeer en de ruimte voor sociale activiteiten. Het zal weliswaar moeilijk zijn die visie gestalte te geven, maar gelet op de grote verscheidenheid van de partners wellicht niet onmogelijk blijken.

REMARCC

Een belangrijk voordeel van vrachtvervoer over de weg is het gemak van deur-tot-deur bezorging, maar de prijs die we daarvoor betalen in de vorm van schade aan het milieu is hoog. Vrachtvervoer over zee is duurzamer en bovendien voordeliger. Voor een groter marktaandeel zal het vervoer over zee echter even veel gemak moeten bieden als wegtransport. Daarnaast zal aandacht moeten worden besteed aan een grotere flexibiliteit, concurrerende prijzen en een doelmatige marketing.

Met ondersteuning van de regionale maritieme kenniscentra die als onderdeel van REMARCC worden opgezet, moet het mogelijk zijn deze doelen te halen. Deze centra gaan zich sterk maken voor de integratie van zeevrachtdiensten met andere duurzame vervoerwijzen, zoals het spoorvervoer, om de klant te verzekeren van probleemloos goederenvervoer van fabrikant tot leverancier. Verder zal het project ervoor zorgen dat de vaardigheden en infrastructurele voorzieningen aanwezig zijn die voor dergelijke diensten nodig zijn. Ten slotte moet gerichte marketing bedrijven in de regio ertoe overhalen deze nieuwe diensten te gaan gebruiken.

Nu nog heeft het zeevervoer de reputatie ouderwets en onbetrouwbaar te zijn. REMARCC II kan daarin verandering brengen via de marketing van zeevervoerdiensten die beantwoorden aan de hedendaagse eisen en verwachtingen.

Zie voor nadere informatie: www.remarcc.net

Goed vervoer binnen en tussen de diverse regio's is van vitaal belang voor het Noordzeegebied, want het zorgt ervoor dat we met elkaar en met de rest van Europa zijn verbonden. Zoals ook elders het geval is, heeft in het Noordzeegebied het vervoer over de weg echter een dominante plaats ingenomen. Binnen het wegtransport spelen voor de hand liggende kwesties als verkeersveiligheid en milieuvervuiling maar ook minder evidente problemen als lawaai, inbreuk op sociale activiteiten en een veelal inefficiënt brandstofverbruik - om maar enkele van de problemen te noemen. In veel gevallen zijn er betere alternatieven voorhanden en het Noordzeeprogramma financiert projecten die deze alternatieven en een efficiënter gebruik van het wegvervoer bevorderen.

De transportroutes lopen door verschillende administratieve en nationale gebieden en een doelmatige ontwikkeling ervan is onmogelijk zolang de respectieve overheden zich alleen met hun eigen gedeelte bezighouden. De routes moeten juist worden gezien als één geheel, en de ontwikkeling van de diensten moet dienovereenkomstig gestalte krijgen. In het Noordzeegebied verdienen een aantal vervoersaspecten bijzondere aandacht. Eén daarvan is het zeevervoer: dat speelt nu al geen onbelangrijke rol, maar er zouden nog aanzienlijk meer mensen en goederen per schip kunnen worden verplaatst. Een ander aspect is de afstemming van de diverse vervoersdiensten (trein, zee, weg en overig): die zal beter moeten, willen we duurzaam transport aan een groter marktaandeel helpen. Dit zogenaamde intermodale vervoer, bedoeld om goederen en reizigers via verschillende vervoersdiensten soepel op hun plaats van bestemming te brengen, zal heel goed moeten worden gecoördineerd wil het zijn doel bereiken, en het zal moeten voorzien in gedetailleerde en tegelijkertijd gebruikersvriendelijke informatie, wil het aanslaan bij de reiziger. De afgelegen gebieden binnen de Noordzeeregio zijn aangewezen op goede luchtvaartdiensten en veel kan gedaan worden om diensten betrouwbaar en betaalbaar te maken.

Het doel is een Noordzeeregio waar het vervoer zowel aangenaam efficiënt als duurzaam is.

Zie voor nadere informatie: www.interregnorthsea.org

Naar een beter vervoer

Northern Maritime Corridor

Voor dit project wordt samengewerkt met het programma Northern Periphery Region om een gebied te bestrijken van Noord-Rusland tot de grote havens in het Noordzeegebied. In de komende jaren zal de stroom goederen via routes van Rusland via de Noorse kust naar de rest van Europa aanzwellen en geen enkel zelfstandig opererend land kan de veiligheid en ontwikkeling van die routes dan nog garanderen.

Met de ontginning van de olievelden in de Barentszee zal het tanker- verkeer sterk toenemen, en gelet op de gevaarlijke lading van deze schepen is risicobeheer geboden. Meer goederenvervoer betekent echter ook extra kansen voor havens in de regio. Naarmate het gebruik van de zeecorridor zich ontwikkelt, zal dit transportalternatief ook geschikt worden voor andere goederen. Met het oog hierop stimuleert dit project havens om hun diensten als groep aan te bieden en mee te dingen naar contracten voor goederenvervoer binnen de regio. De vis- en zeevruchtensector is een voorbeeld van een potentiële groeiemarkt en er is inmiddels een regelmatige vervoerdienst vastgesteld voor papier.

Zie voor nadere informatie: www.northernmaritimecorridor.no

HiTrans

Het openbaar vervoer is van alle transportalternatieven de beste oplossing voor onze dorpen en steden. Het is minder verontreinigend, veroorzaakt minder opstoppingen en geeft ons een deel van de ruimte terug die we de laatste jaren hebben moeten prijsgeven aan auto's. Wil een openbaarvervoeregeling echter kans van slagen hebben, dan zullen de aangeboden diensten betrouwbaar, betaalbaar en op de reiziger afgestemd moeten zijn.

HiTrans ondersteunt de totstandkoming van nieuwe openbaarvervoeregelingen met een handleiding waarin een overzicht is opgenomen van beste praktijken ontleend aan diensten die in het verleden succesvol zijn gebleken. Verder worden normen opgesteld waarop de met vervoer belaste instanties kunnen terugvallen bij het beoordelen van nieuwe voorstellen. Het project biedt de partners een goede gele-

genheid om hun traditionele oplossingen voor openbaarvervoerdiensten opnieuw te bekijken in het licht van elkaars ervaringen.

Het openbaar vervoer van morgen vraagt om diensten die zijn afgestemd op de veranderende behoeften van de reiziger. HiTrans verschaft de middelen om daarvoor de juiste beslissingen te nemen.

Zie voor nadere informatie: www.hitrans.org

Target

Als we de auto wat vaker lieten staan, zou dat beter zijn voor het milieu, de kwaliteit van ons leven en zelfs onze gezondheid. De meesten van ons zetten die stap echter pas wanneer we de alternatieven kennen en daar voldoende vertrouwen in hebben, en er bovendien af en toe aan worden herinnerd dat de auto niet alleenzaligmakend is.

Target werkt met een uitgebreid pakket activiteiten op het gebied van mobiliteitsbeheer, die bedoeld zijn om de automobilist over te halen 'te kiezen voor duurzamere alternatieven. Zo wordt via regelingen voor woon-werkverkeer een lans gebroken voor het gebruik van carpooling, terwijl kinderen worden gestimuleerd naar school te gaan met het openbaar vervoer (waar bovendien gewerkt wordt aan een betere kwaliteit en veiligheid). Populaire bestemmingen en bezienswaardigheden worden benaderd met het zoeken bezoekers gedetailleerde informatie te verstrekken over mogelijkheden om met het openbaar vervoer te komen, en zullen bovendien kunnen rekenen op een flexibeler, verbeterde dienstregeling.

Al deze - op zich bescheiden - maatregelen maken deel uit van een brede campagne om de alternatieven voor het autogebruik op een positieve manier onder de aandacht te brengen. De bedoeling is dat de mensen anders gaan denken over hoe zij zich het beste kunnen verplaatsen, zodat zij blijvend andere keuzes zullen maken.

Zie voor nadere informatie: www.eu-target.net

Seaplane

De perifere regio's rond de Noordzee zijn voor hun bereikbaarheid, en daarmee voor hun deelname aan het economisch verkeer in Europa, aangewezen op de regionale luchthavens. Seaplane beoogt de nu nog beperkte rol van deze betrekkelijk kleine vliegvelden te versterken om de dienstverlening veilig te stellen voor de toekomst.

In dit project, dat voortbouwt op een geslaagd project in het kader van het Baltic Sea-programma, wordt een analyse gemaakt van het passagiersverkeer om nieuwe diensten en routes naar internationale en andere regionale luchthavens binnen het netwerk voor te stellen. Daarnaast zal aandacht worden besteed aan de veiligheidsmaatregelen op de vliegvelden en de efficiency van de luchthavenoperaties, en zullen de openbaarvervoerdiensten worden verbeterd om de bereikbaarheid van vliegvelden vanuit de omliggende gebieden, en vice versa, te vergroten.

Gelet op de belangrijke rol die deze luchthavens vervullen, is het zaak dat zij op alle niveaus politiek worden ondersteund. In verband daarmee zal een beleidsdocument voor de betreffende EU-instellingen worden opgesteld om er zeker van te zijn dat de behoeften van regionale vliegvelden worden meegenomen in toekomstig ontwikkelingsbeleid voor de Noordzeeregio.

Zie voor nadere informatie: www.seaplane-project.net

SustAccess

Het vervoersnet maakt het reizen van en naar de meest afgelegen delen van de Noordzeeregio mogelijk en daarbinnen spelen steden met een knooppuntfunctie een centrale rol. Het is via deze steden dat de meeste passagiers en goederen de verschillende gebieden in de regio binnenkomen en zij vormen het beginpunt voor de vervoerdiensten naar de omliggende kleinere steden en dorpen. In de Noordzeeregio is dit netwerk niet overal even sterk ontwikkeld, en sommige rurale en perifere gebieden zijn daardoor moeilijk te bereiken en ernstig benadeeld.

De bedoeling van SustAccess is de verbindingen en belangrijkste punten binnen het netwerk te versterken. Zo worden voor passagiers maatregelen getroffen om de toegang tot openbaarvervoerdiensten en de aansluitingen te verbeteren, en om te zorgen voor snellere, efficiëntere overstapmogelijkheden tussen de diverse diensten. Voor het goederentransport worden duurzame routes tussen de belangrijkste punten in het netwerk en de omliggende gebieden ontwikkeld en gepropageerd. Dankzij het onderzoek en de praktische maatregelen die in het kader van dit project worden uitgevoerd om de zwakke punten van het huidige systeem te verhelpen, zullen duurzame vervoersalternatieven voor alle gebruikers aantrekkelijker worden.

Zie voor nadere informatie: www.interregnorthsea.org

Naar een beter vervoer

BurVal

Door heel de Noordzeeregio komen begraven dalen (Buried Valleys) voor. Hoewel zij onzichtbaar zijn voor de leek, zijn ze van grote waarde als grondwaterreservoirs. Zij zijn dan ook een klassiek voorbeeld van het belang van juiste gegevens en professionele inbreng tijdens planningprocedures, willen we problemen voorkomen.

Op dit moment weten we nog onvoldoende over de watersystemen waartoe dergelijke dalen behoren. Het water stroomt erdoorheen zoals door gewone dalen, en dat houdt een verontreinigingsrisico in waarmee tot nu toe nauwelijks rekening is gehouden. Om dat risico af te wenden, moeten de unieke kenmerken van begraven dalen nader worden bestudeerd. Het doel van BurVal is deze leemte op te vullen door in het kader van zes proefprojecten de structuur en hydrologische eigenschappen van begraven dalen te onderzoeken.

De kennis die met dit project wordt opgebouwd, en de onderzoeksmethoden die het aanreikt, zullen ertoe leiden dat bij de beleidsbepaling voortaan rekening zal worden gehouden met begraven dalen, zodat vervuiling van deze belangrijke waterbronnen kan worden voorkomen of verholpen.

POWER

De landen in de Noordzeeregio lopen niet alleen in Europa maar wereldwijd voorop in de ontwikkeling en uitvoering van windenergieprojecten. Dat windenergie milieuvriendelijk biedt zal iedereen beamen, maar vaak is er verzet tegen de aanleg van grote windparken. Uitwijken naar zee lijkt dan een voor de hand liggende keuze, maar ook daar liggen hindernissen.

Iedere regio die geïnteresseerd is in energiewinning via windparken voor de kust kan voor ondersteuning en ideeën aankloppen bij POWER. Partners worden ondersteund met adviezen om te komen tot de juiste keuzen, bedrijfsstructuren, toeleveringsketens en opleidingen voor medewerkers om het gekozen windpark gestalte te geven. Verder worden in overweging genomen het economisch potentieel in de kustgebieden (waar de werkgelegenheid veelal schaars is) en de belangen van bijvoorbeeld vissers en organisaties in de toeristensector.

Windparken voor de kust zijn een realistisch alternatief voor fossiele brandstoffen, maar voor een significant aandeel in de energieproductie is grootschalige ontwikkeling nodig. Het project biedt regio's de deskundigheid waarmee zij verder kunnen en stelt hen in staat gezamenlijk te zoeken naar een juiste aanpak van de gevolgen van windparken voor hun gemeenschappelijke wateren.

TEN 3

Als gevolg van de toegenomen menselijke activiteit in de Noordzeeregio zijn veel in het wild levende dieren op de lijst van bedreigde soorten terechtgekomen. Hun woongebieden zijn ingekrompen en op veel plaatsen is het nog overblijvende aantal dieren te klein voor een levensvatbare populatie. De verdwijning van deze dieren, vissen en planten zou een ernstig, onomkeerbaar verlies zijn, en om dat te voorkomen moeten direct maatregelen worden genomen.

Het veilig stellen van bestaande habitats is een goede zaak, maar niet genoeg. In het wild levende dieren zijn van nature in beweging, wat een voorwaarde is voor de genetische dynamiek van de populaties. De laatste jaren zijn de landroutes die zij altijd volgden echter afgesneden door autowegen, spoorlijnen en steden, terwijl de aanleg van sluizen en dammen hetzelfde effect hebben in waterwegen. Het doel van TEN 3 is deze vitale corridors weer open te stellen, opdat de dieren kunnen overleven en hun populaties in de Noordzeeregio zelfs kunnen uitbreiden. Daarbij wordt met name, maar niet uitsluitend, aandacht besteed aan verbindingen tussen Natura 2000-gebieden, waar de natuur van bijzondere waarde is. Het uiteindelijke doel is een netwerk van corridors te creëren, zodat de in het wild levende dieren zich weer ongehinderd door heel Europa kunnen verplaatsen.

Save the North Sea

De Noordzee betekent voor iedereen weer wat anders: de een werkt er, de ander leeft ervan, en weer een ander gaat er recreëren ... of zijn afval lozen.

Save the North Sea is opgezet om de ware omvang van het afvalprobleem in kaart te brengen, onderzoek te doen naar de bron van zwerfvuil en actie te voeren om het gedrag van de vervuiler te veranderen en de Noordzee weer schoon te krijgen. Bestudering van de maaginhoud van vogels klinkt misschien niet als een veelbelovend begin, maar het afval dat in dode vogels wordt aangetroffen blijkt een goede indicatie te geven van de hoeveelheid rommel die in de Noordzee drijft, materiaal dat vaak onzichtbaar is voor het menselijk oog. In het kader van dit project is aan vissers gevraagd afval aan wal te brengen en aan de hand daarvan hebben onderzoekers bij benadering een uitsplitsing naar de oorsprong gemaakt: olie-industrie, visserij, scheepvaart of overig. In de campagnes wordt de aandacht gevestigd op de langetermijngevolgen van het afval voor de Noordzee, terwijl met andere initiatieven, zoals de ontwikkeling van een machine voor hergebruik van vistuig, een alternatief geboden wordt voor het dumpen.

Zie voor nadere informatie: www.savethenorthsea.com

Het besef dat economische ontwikkeling niet ten koste mag gaan van milieu en samenleving dringt steeds sterker door onder professionele partijen en politici op alle overheidsniveaus. Met het milieukapitaal moet op even verantwoorde wijze worden omgegaan als met menselijk en economisch kapitaal. Daarom gaan de Noordzeeprojecten bij de ontwikkeling en uitvoering van ideeën stevast uit van duurzaamheid.

Veel van onze projecten voeren milieubehoud hoog in het vaandel en zijn ingegeven door de noodzaak van bescherming en ondersteuning van onze natuurlijke rijkdommen. Verbetering van de kwaliteit van het water, behoud van de biodiversiteit en waardevolle natuurgebieden, terugdringing van de hoeveelheden geproduceerd afval en van de schade die door dat afval wordt veroorzaakt, experimenten met duurzame energiebronnen en afspraken over het beheer van onze kwetsbare kustgebieden zijn slechts enkele van de activiteiten binnen ons programma - stuk voor stuk activiteiten die absoluut nodig zijn voor duurzame welvaart. Enerzijds leiden zij tot nieuwe kansen voor het bedrijfsleven en anderzijds helpen zij te voorkomen dat we straks een torenhoge rekening gepresenteerd krijgen voor een verkeerde omgang met het milieu.

De bescherming van al het natuurschoon en de vele diersoorten die in de regio voorkomen is op zich al een lovenswaardig streven, maar als we milieubehoud op de juiste manier weten te benaderen zal het nog legio andere voordelen opleveren.

Zie voor nadere informatie: www.interregnorthsea.org

Naar een verantwoord milieugebruik

Fisheries Partnership

Is de kabeljauw verdwenen of alleen maar afgedaald naar diepere wateren? De controverses rond resterende visstanden, quota en de bedreigde status van de visserij in de Noordzee zijn de laatste tijd vaak in het nieuws geweest. Niemand wil een Noordzee zonder vis en visserij, maar over de vraag hoe dichtbij dat doemscenario is en welke maatregelen we moeten nemen om te voorkomen dat het zo ver komt, heerst diepe verdeeldheid.

Tot nu werden quota gewoonlijk ingesteld naar aanleiding van deskundige schattingen, maar elke keer wanneer een nieuw quotum wordt ingevoerd, wijzen de vissers weer op de aanhoudend goede vangsten als bewijs dat die schattingen overdreven zijn. Het Fisheries Partnership-project brengt beide partijen rond de tafel om elkaars argumenten te bespreken en om te proberen tot een gemeenschappelijk standpunt te komen over de werkelijke visstanden in de Noordzee. Een en ander heeft ook verstrekkende gevolgen voor visserijbeheerders, milieugroeperingen, visverwerkers en handelaren, reden waarom zij ook bij dit project zijn betrokken.

Het doel is een duurzaam beheer van de Noordzee met oog voor zowel vissen als vissers.

Zie voor nadere informatie: www.northsea.org/fisheriespartnership

Water4All

Iedereen weet dat leven zonder schoon water niet mogelijk is. Het is daarom verbazingwekkend te zien hoe weinig we weten over de verschillende manieren waarop onze watervoorziening wordt verontreinigd. Dat is grotendeels te verklaren uit de complexiteit van de watersystemen en de manieren waarop het water zich door de diverse bodemsoorten en landschappen beweegt. De gevolgen die het lozen van verontreinigd water heeft voor de watervoorziening in verschillende gebieden kunnen variëren van verwaarloosbaar tot rampzalig, en op dit gebied zullen we ons inzicht moeten vergroten willen we verzekerd zijn van een schone watervoorziening.

In het kader van Water4All worden daarom proeven genomen op zeer diverse locaties om te bestuderen hoe verschillende verontreinigende elementen zich via het watersysteem verplaatsen en in de watervoorziening terechtkomen. In combinatie met nader onderzoekswerk kunnen we zo inzicht verkrijgen in de relatie tussen verschillende verontreinigende stoffen en bodemsoorten, en maatregelen treffen om te bereiken dat watersystemen voortaan zoveel mogelijk gevrijwaard blijven van verontreiniging.

We vinden het meestal vanzelfsprekend dat er schoon drinkwater uit de kraan komt, en door zich te richten op de veiligstelling van de watervoorziening wil Water4all er met dit project toe bijdragen dat dat ook in de toekomst zo zal zijn.

Zie voor nadere informatie: www.water4all.com

NOLIMP

Dankzij de Kaderrichtlijn Water krijgt dit vitale element van nationale, regionale en plaatselijke overheden door heel Europa de aandacht die het toekomt. De richtlijn stelt vergaande doelen ten aanzien van de kwaliteit van water, doelen die in 2015 bereikt zouden moeten zijn, maar we weten niet altijd goed hoe dat in de praktijk zou moeten gebeuren.

NOLIMP onderzoekt de uitvoeringsmaatregelen die op dit moment voorhanden zijn en experimenteert met innovatieve technieken, waarmee het een kader biedt aan de deelnemende regio's om verschillende maatregelen uit te proberen en zich een beeld te vormen van wat de meest aangewezen benadering is. De belangrijkste activiteiten betreffen proefprojecten in vijf landen om de waterkwaliteit te verbeteren, emissie van verontreinigende stoffen terug te dringen en de biodiversiteit te verhogen. Verder wordt aandacht besteed aan waterbeheer en procedures, en gekeken naar de vraag in hoeverre we onze grondhouding tegenover water kunnen verbeteren.

Er wordt nu al veel werk verzet om aan de eisen van de richtlijn te voldoen, maar de eindresultaten moeten in het algemeen worden bereikt via verandering op regionaal en lokaal niveau. NOLIMP biedt een reeks instrumenten waarmee plaatselijke en regionale overheden die veranderingen kunnen doorvoeren en de doelen van de richtlijn kunnen halen.

Zie voor nadere informatie: www.nolimp.org

Forum Skagerrak

In het verleden was het voor de regio's heel gewoon om met elkaar te concurreren, maar wanneer sprake is van afhankelijkheid van eenzelfde hulpbron is het veel doelmatiger om samen te werken. Het Skagerrak, tussen Denemarken, Zweden en Noorwegen, is daar een goed voorbeeld van. Dit project beoogt de verbetering van de mariene en kustgedeelten in dit deel van de Noordzee, en combineert deze geografische benadering met een brede thematische aanpak om alle verschillende activiteiten die van invloed zijn op de mariene omgeving van het Skagerrak te bestrijken.

Het eerste wat gedaan zal moeten worden is het terugdringen van eutrofiëring (verrijking van het water door nutriënten die meer algengroei en een lager zuurstofgehalte tot gevolg heeft), het behandelen van gevaarlijke stoffen, het ontwikkelen van duurzame vormen van visteelt en aquacultuur, en het uitproberen van nieuwe technologieën voor de inontvangstneming van afval in havens. Over deze activiteiten en de unieke waarde van het Skagerrak en de plaatselijke kustgebieden zal voorlichting worden gegeven aan de professionele partijen en het algemene publiek. Het project wordt afgesloten met de oprichting van een permanente Forum Skagerrak-organisatie die erop zal toezien dat dit gedeelte van de Noordzee blijvend op duurzame wijze wordt beheerd.

Zie voor nadere informatie: www.forumskagerrak.com

NORIS

Alle landen in het Noordzeegebied weten alles van regen! Regent het in onze dorpen en steden, dan wordt het water direct afgevoerd – opgeruimd staat netjes.

Het besef dringt echter steeds sterker door dat die oplossing te wensen overlaat. Het regenwater komt zo namelijk niet in het natuurlijke watersysteem terecht maar in het vuile water van de riolering, waardoor de hoeveelheid te behandelen water enorm toeneemt en bij overbelasting het rioolstelsel kan overstromen. Gescheiden afvoer van het regenwater zou veel beter zijn, maar hoe bereiken we dat wanneer de infrastructuur is ingericht op afwatering via het riool?

Dit project probeert een antwoord te bieden via een combinatie van diverse maatregelen. Sommige daarvan houden in dat het regenwater geheel “gescheiden” van het rioolstelsel wordt afgevoerd, terwijl bij andere wordt gekozen voor aparte buizen voor regenwater in het rioolstelsel, zodat geen extra graafwerk nodig is. Naar verwachting zullen de nieuw te ontwikkelen technieken van grote invloed zijn op de waterkwaliteit, overstrooming van de riolering, het milieu en de biodiversiteit. Deze plaatselijke veranderingen zullen zorgvuldig worden gevolgd en de basis vormen voor een uitgebreid pakket praktische aanbevelingen die overal in de Noordzeeregio van nut kunnen zijn.

Making Waste Work

We produceren jaarlijks allemaal enorme hoeveelheden afval en die hoeveelheden nemen nog altijd toe. Dat betekent een verschrikkelijke verspilling van hulpbronnen, maar dat is nog niet alles, want in de manieren waarop we ons gewoonlijk van ons afval ontdoen schuilen gevaren voor milieu en gezondheid. De huidige recycling schiet duidelijk tekort als oplossing voor het probleem.

Making Waste Work bevordert een zodanig afvalbeheer dat we minder afval produceren en doelmatiger omgaan met onvermijdbaar afval. Daartoe zal organisch materiaal en moeilijk afval worden gescheiden binnen de reguliere ophaalsystemen, zodat het op een meer gepaste manier kan worden verwerkt. De commerciële mogelijkheden worden onderzocht en de plaatselijke bevolking wordt gemotiveerd om zelf verantwoordelijkheid te nemen voor haar afval. Elke partner van het project volgt eenzelfde aanpak, waarbinnen wordt gewezen op de ware omvang van het probleem en het voordeel van maatregelen, en geëxperimenteerd met innovatieve alternatieven om de deelnemende regio's te laten beschikken over duurzamere oplossingen voor afvalbeheer.

Om een en ander tot een succes te maken, zullen we enkele diepgewortelde gewoontes moeten veranderen, iets wat om tijd en gerichte actie vraagt. Dit project biedt het kader dat daarvoor nodig is.

Zie voor nadere informatie: <http://waste.tec-hh.net/uk/>

ProBioEnergy

De technologie voor het bouwen van bio-energiecentrales is er al, en hoewel die nog verbeterd zal moeten worden en manieren moeten worden gevonden om zeker te zijn van voldoende brandstof, is er vrijwel niets wat het opstarten van kleine bio-energiecentrales in de weg staat. Rurale gebieden zijn bij uitstek geschikt, want daar is volop bio-brandstof voorhanden terwijl de energievraag er klein genoeg is voor dit soort centrale. Het ontbreekt alleen nog aan het besef dat deze mogelijkheid bestaat.

Dit project beoogt daarom belangrijke doelgroepen (vooral boeren en het MKB) beter bekend te maken met dit alternatief, en tegelijkertijd regionale netwerken van bio-energiespecialisten op te zetten die op hun beurt anderen ertoe kunnen overhalen deze nieuwe technologie uit te proberen. Zij zullen worden ondersteund door een aantal secundaire activiteiten, bijvoorbeeld een virtuele markt voor bio-energiehandel, die zijn bedoeld om ervoor te zorgen dat de centrales, als zij eenmaal in gebruik zijn genomen, efficiënt functioneren.

Dit soort regionale actie is de beste aanzet voor een brede invoering van bio-energie, zij het dat voor de betrokken partijen in de regio de investeringen en dus ook de risico's groot zijn. Via transnationale samenwerking wordt de kennis uit de hele Noordzeeregio bijeengebracht, zodat dit belangrijke experiment de beste kans van slagen heeft.

Zie voor nadere informatie: www.probioenergy.net

Wadden Sea Forum

Een beleid dat tot stand komt zonder steun van degenen voor wie het is bedoeld, kan nooit doelmatig worden uitgevoerd. Dat is vooral zo wanneer langetermijndoelen als milieubescherming ogenschijnlijk strijdig zijn met de directe behoefte aan werkgelegenheid en ontwikkeling. Het is echter mogelijk een evenwicht te vinden door de dialoog aan te gaan en een beleid vast te stellen dat beantwoordt aan de vraag zonder afbreuk te doen aan fundamentele doelen. Het Waddenzee-forum vormt een platform voor alle belanghebbende partijen rond de Waddenzee. De deelnemers zijn afkomstig uit Nederland, Duitsland en Denemarken. Het doel van het forum is duurzame ontwikkeling te bevorderen door scenario's en strategieën te ontwikkelen die kunnen rekenen op de steun van de doelgroepen en de lokale en regionale overheidsinstanties.

De kwesties waarover het forum zich zal buigen zijn energie, landbouw, visserij, industrie, havens en de vraag hoe de landen rond de Waddenzee kunnen samenwerken om op elk van deze terreinen de voorwaarden te scheppen voor ontwikkeling zonder nadelige gevolgen voor het milieu in de eigen of de buurregio's. De uitkomsten zullen in de vorm van een reeks voorstellen en scenario's worden voorgelegd aan de verantwoordelijke ministers tijdens de Waddenzeeconferentie 2005. Het resultaat is van grote betekenis voor toekomstige beleidsmaatregelen, en het gezamenlijk standpunt kan dienen als richtlijn voor beleidsontwikkeling op uiteenlopend terrein.

Zie voor nadere informatie: www.waddensea-forum.org

Zie voor nadere informatie: www.interregnorthsea.org

Naar een verantwoord milieugebruik

ICTs for SMEs

Kleine en middelgrote bedrijven zijn van levensbelang voor de economieën in de Noordzeeregio, en dat geldt met name voor de rurale en perifere gebieden, waar zij vaak de belangrijkste bron van werkgelegenheid zijn. Als het gaat om de invoering van informatie- en communicatietechnologie zijn zij echter in het nadeel doordat zij niet kunnen beschikken over de deskundigheid en zich veelal niet de aanzienlijke en soms riskante investeringen kunnen veroorloven die daarvoor nodig zijn.

Dit project probeert daarin verandering te brengen door adviezen te verstrekken over de reële mogelijkheden van ICT voor afzonderlijke bedrijven. Waar dergelijke adviesdiensten voorheen overwegend werden verleend in stedelijke gebieden, zal dit project ervoor zorgen dat dezelfde toegang wordt geboden aan het MKB op het platteland, want juist daar is de invoering van nieuwe technologieën tot nu toe het langzaamst verlopen. De groeimogelijkheden zijn aanzienlijk, vooral in de B2B-sector, en het project zal hieraan extra aandacht besteden om ervoor te zorgen dat de bedrijven beschikken over de apparatuur, het vertrouwen en de vaardigheden die zij nodig hebben voor een volwaardige deelname aan het economisch verkeer. Het ligt in de bedoeling om uiteindelijk met richtlijnen te komen over hoe de verschillende bedrijfssoorten in heel de Noordzeeregio het beste kunnen profiteren van ICT.

Zie voor nadere informatie: <http://ictsmes.rkk.no>

North Sea Bio-Energy

Bio-energie biedt het perspectief dat wij in de toekomst grotendeels zullen kunnen voldoen aan onze energievraag met hernieuwbare, in de Noordzeeregio geproduceerde energie. De daarvoor benodigde technologieën verkeren echter nog in een pril stadium en zijn bij het testen niet altijd economisch haalbaar gebleken wegens belemmeringen in de uitvoering.

Het project wil deze belemmeringen wegnemen en zorgen voor een afdoende toevoer van biobrandstof en een markt voor de opgewekte energie. Er zal onderzoek worden gedaan naar nieuwe en bestaande brandstoffen, variërend van stro en houtkorrels tot varkensmest. De energieteelt biedt boeren nieuwe kansen op inkomen en binnen het project zal verder actie worden ondernomen om er zeker van te zijn dat die kansen economisch haalbaar zijn. Ook zal een antwoord worden gegeven op de vraag hoe het afval dat ontstaat bij deze vorm van energiewinning kan worden gebruikt als meststof, waarmee de kringloop rond zou zijn.

De geïntegreerde benadering van het project behelst alle onderdelen die nodig zijn voor werkbare bio-energieplannen. Daarmee biedt het niet alleen de kans om Europese doelen te halen maar ook om de regio te verzekeren van duurzame energievoorziening.

Zie voor nadere informatie: www.interregnorthsea.org

De Lissabon-strategie laat geen twijfel bestaan over het belang van innovatie en concurrentievermogen voor de toekomst van Europa. Kennis speelt een steeds grotere rol in de economieën van de Noordzeeregio en de landen zetten wereldwijd mede de toon voor de toepassing van nieuwe informatie- en communicatietechnologieën. Om dat voordeel vast te houden zullen we ontwikkeling, onderzoek en innovatie blijvend moeten steunen.

ICT biedt reële kansen voor alle regio's binnen het Noordzeegebied, maar op dit moment zijn het over het algemeen vooral de steden waar deze technologieën toepassing vinden. De uitdaging waar we nu voor staan is te bereiken dat er in de tot nu toe achterblijvende sectoren en regio's meer gebruik van wordt gemaakt. Kleine en middelgrote ondernemingen (MKB) vormen een van de groepen voor wie ICT duidelijk toepassingsmogelijkheden biedt, maar sinds het uiteenspatten van de IT-zeepbel bekijken veel bedrijven de beweringen over nieuwe technologieën met de nodige argwaan. Het MKB is een belangrijke bron van werkgelegenheid in de Noordzeeregio, en verdient daarom zonder meer ondersteuning bij het onderzoeken van de kansen die ICT hun biedt.

Informatietechnologieën kunnen ook democratische processen verbeteren. Zo verloopt de informatiestroom tussen burger en overheid beter bij gebruik van IT-apparatuur, waardoor de mensen meer invloed kunnen uitoefenen op de ontwikkelingen. De toepassing van dit soort e-democratie is nog betrekkelijk nieuw, en er zijn veel ideeën om de participatie te vergroten. Een ander interessant toepassingsgebied is dat van de multimediamogelijkheden van computers, want daarmee kunnen gegevens laagdrempelig worden gepresenteerd, zodat de mensen eenvoudiger kennis kunnen nemen van de achtergrondinformatie die zij nodig hebben voor het nemen van gefundeerde beslissingen.

Computers zijn niet het enige gebied waar sprake is van innovatie en nieuwe technologieën. Zo lopen er projecten die voor de ontwikkeling van nieuwe producten en processen op het gebied van milieutechnologie inspelen op de sterke punten die regionaal aanwezig zijn. In dit hoofdstuk kunt u lezen over projecten waarbinnen het accent ligt op innovatie, zij het dat we daarbij graag willen aantekenen dat bijna elk project op een of meer onderdelen wel innovatief is, of dat nu gaat om de methoden, de instrumenten of de procedures. De nieuwe ideeën die in de Noordzeeregio tot stand komen hebben al de aandacht getrokken van Japan, Chili, Zuid-Afrika en een groot aantal andere landen, evenals uiteraard de overige delen van Europa.

Benutting van innovatie en deskundigheid

Green North Sea Docks

Het Wereldnatuurfonds heeft TBT bestempeld als “de meest giftige van alle stoffen die opzettelijk in zee terecht is gekomen”. Het gebruik ervan is inmiddels sterk aan banden gelegd en er wordt momenteel onderzoek gedaan naar alternatieven, maar het wordt nog altijd toegepast in verven die de aangroei van zeepokken op scheepswanden tegengaan. Gelet op het belang van de scheepvaart en de duidelijk mindere prestaties die zeepokken teweegbrengen, is een volledig verbod op TBT in de nabije toekomst wellicht niet haalbaar.

De gevaarlijkste concentraties TBT worden aangetroffen in havens, met name in de directe omgeving van de dokken waar dergelijke verven worden gebruikt. Daarom wordt in het kader van dit project onderzoek verricht naar innovatieve filtertechnieken om TBT (en zware metalen) uit het afvalwater van dokken te kunnen verwijderen. Ook loopt er onderzoek om de technologie beter aan te passen aan de praktijk en wordt gewerkt aan een grotere bereidheid van betrokken partijen om voor die verbeteringen te betalen (wat inmiddels is gelukt). Op deze manier krijgen besluitvormers, wanneer zij maatregelen nemen in verband met TBT, een vollediger beeld van hun keuzemogelijkheden en de implicaties daarvan.

Zie voor nadere informatie: www.greendocks.de

Sutranet

Er zijn legio veelbelovende ideeën om duurzaam vervoer een meer prominente rol te geven, maar aan de uitvoering zitten de nodige haken en ogen, en bovendien wijst nieuw onderzoek steeds weer in alternatieve richtingen.

Aan Sutranet doen onderzoekers uit de hele regio mee om bestaande kennis te consolideren en een regiobreed inzicht in vervoersstromen te krijgen. Zij zullen met name aandacht besteden aan de rol van het vervoer over zee, de totstandbrenging van "maritieme snelwegen", en diensten voor de verscheping van goederen vanuit en naar havens. De potentiële markt voor dit soort diensten is groot maar kan pas volledig worden aangeboord nadat efficiëntie en gemak zijn aangetoond. Daarom beoogt het project eveneens een sterkere rol voor regionale centra voor transport- en logistieke diensten, want die kunnen er in

belangrijke mate toe bijdragen dat aan die voorwaarde wordt voldaan. Om te zorgen dat geïntegreerd vervoer goed functioneert, tot slot, zijn specialistische vaardigheden nodig en het project voorziet dan ook in een opleidingsprogramma om de huidige leemte op dit gebied op te vullen.

Het project combineert theorie en praktijk en zal waardevolle resultaten opleveren voor de regio en voor andere vervoerprojecten.

Geoshare

De hoeveelheid geografische gegevens over de Noordzeeregio is overweldigend. Als we die gegevens konden samenvoegen voor gemeenschappelijk gebruik, dan zou een informatiebron van onschatbare waarde ontstaan. De huidige realiteit is echter dat verschillende regio's verschillende gegevens verzamelen en die opslaan in verschillende formaten. Het gevolg is dat regio's hun gegevens vaak onmogelijk kunnen delen en dat beleidsvormers en het algemene publiek het moeten stellen met een gefragmenteerd beeld.

Eén manier die uitkomst biedt is het maken van kaarten, want daar mee kunnen we uiteenlopende gegevens eenvoudig toegankelijk maken. Geoshare ontwikkelt computerapplicaties om dergelijke kaarten samen te stellen uit verschillende gegevens. Er zijn echter meer toepassingen te bedenken dan het weergeven van complexe gegevens over geografie en milieu. Voorbeelden zijn kaarten waarop werkgevers kunnen zien waar zij het best kunnen werven, interactieve kaarten met informatie over onderwijs-, medische en andere diensten, vakantiekaarten waarmee routeplanning mogelijk is door alleen de muis te verplaatsen ... de mogelijkheden zijn bijna onbegrensd en eenvoudig te realiseren aan de hand van bestaande gegevens.

Kaarten zijn mede bepalend voor hoe wij de wereld zien en door de kaartgegevens een duidelijke meerwaarde te geven, stelt Geoshare ons in de gelegenheid om ons een meer genuanceerd beeld van de regio te vormen.

Zie voor nadere informatie: www.geoshare.net

E-Voice

De laatste jaren is het aantal mensen dat stemt, lid wordt van een politieke partij of zich verkiesbaar stelt gestaag teruggelopen in de democratieën van de Noordzeeregio. Internet zou die trend ombuigen, was de hoop, maar experimenten met “e-democratie” hebben vaak maar beperkt succes gehad.

Het project wil daarin verandering brengen door meer gestructureerd gebruik te maken van technologie om de belangstelling voor democratische processen onder het publiek te vergroten. Omdat het zelfstandig gebruik van nieuwe media onvoldoende effect sorteert, zullen ze worden gecombineerd met traditionele kanalen als krant en tv. Alle partners staat een e-bibliotheek ter beschikking waar zij de programma's kunnen vinden die zij nodig hebben voor het online voeren van debatten, discussies en dialoog. Ook de inhoudelijke kant van deze fora wordt belicht: regionale overheden krijgen de gelegenheid via cursussen ideeën op te doen over hoe zij inzichtelijke informatie kunnen samenstellen en kunnen voldoen aan de uiteenlopende behoeften van de diverse doelgroepen in de samenleving.

Het project houdt zich in eerste instantie bezig met regionale kwesties die duidelijke gevolgen hebben voor de burgers en waarop de burgers op hun beurt duidelijke invloed kunnen uitoefenen. Doordat de band tussen burger en beleid nieuw leven wordt ingeblazen, zou het project echter wel eens verreikende gevolgen kunnen hebben.

LOG-IN

Op het plaatselijk beleidsniveau moet de beschikbare kennis en informatie extra goed zijn, want het is daar waar alle niveaus samenkomen. Met de huidige informatie- en communicatietechnologie is dat te verwezenlijken, maar een tekort aan middelen of vaardigheden staat een volledige benutting vaak nog in de weg, vooral in rurale gebieden.

LOG-IN houdt zich bezig met een breed scala van activiteiten dat uiteindelijk in alle delen van de Noordzeeregio toepassing zou moeten vinden. Er wordt aandacht besteed aan de verbindingen tussen de diverse overheidsniveaus, tussen plaatselijke overheden en bedrijven en tussen overheden en het publiek. In verband daarmee zullen de werkelijke behoeften van al deze groepen worden geëvalueerd, waarna databanken, programma's en applicaties worden ontwikkeld om op een kosteneffectieve manier in die behoeften te voorzien. Verder worden maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat de nieuwe technologieën volledig worden geïntegreerd in de huidige praktijken en dat ook daadwerkelijk gebruik wordt gemaakt van de nieuwe diensten.

De plaatselijke overheden moeten een duidelijke rol spelen in de economische ontwikkeling op lokaal niveau, en LOG-IN biedt hun daarvoor nieuwe mogelijkheden.

Zie voor nadere informatie: www.interregnorthsea.org

Benutting van innovatie en deskundigheid

Liveable City

Veel steden in de Noordzeeregio zijn tastbare getuigen van honderden, soms zelfs duizenden jaren geschiedenis. Dat de ontwikkeling het unieke karakter van deze steden in gevaar kan brengen is duidelijk, maar misschien minder voor de hand liggend is het risico dat die ontwikkeling stagneert en steden veranderen in musea. Een stadscentrum is pas geslaagd als het vitaliteit uitstraalt, wat betekent dat we voor de lastige opgave staan het evenwicht te vinden tussen blijvende dynamiek en behoud van historisch karakter.

Liveable City is opgezet om op zoek te gaan naar nieuwe mogelijkheden om dat evenwicht te bereiken, en gaat daartoe in op de aspecten ontwikkeling, beheer en onderhoud. Aantrekkelijke openbare ruimtes, meer veiligheid en innovatieve voorzieningen en evenementen zijn factoren die de mensen er eerder toe zullen bewegen naar het stadshart te komen en er langer te blijven, zonder afbreuk te doen aan de historische waarde van de stad.

Daarmee is dit project een duidelijk voorbeeld van een duurzame benadering. Economische welvaart, respect voor de omgeving en sociale insluiting gaan hand in hand, want bij verwaarlozing van de één zal duurzame vooruitgang voor de andere twee uitblijven.

Zie voor nadere informatie: www.liveable-city.org

B-Sure

Een kleine verandering in een buurt kan soms al voldoende zijn voor de komst van investeringen en vernieuwing. De aantrekkelijkheid van dit soort mini-initiatieven voor steden, waar de problemen groot en de middelen vaak beperkt zijn, spreekt voor zich. Het idee is simpel maar zoals zoveel nieuwe methoden waarmee in de Noordzeeregio wordt geëxperimenteerd, is er één probleem: we weten niet welke investeringen dit effect zullen hebben, terwijl dat voor een doelmatig gebruik van de methode wel nodig is. Een proefondervindelijke aanpak zou niet alleen duur maar ook inefficiënt zijn. B-Sure ziet in dat samenwerking een veel effectievere benadering is.

Dit project richt zich op locaties aan het water, want daar liggen de grootste kansen op ontwikkeling. Aan de hand van proefprojecten wordt onderzocht welke investeringen het meeste effect hebben, terwijl nauwe samenwerking met beleidsbepalers en plaatselijke bewoners zorgt voor het nodige draagvlak en een grotere bekendheid met de mogelijkheden van dergelijke locaties.

Veel steden in de regio danken hun ontwikkeling aan hun ligging aan een rivier of kanaal. B-Sure biedt hun nu een kosteneffectieve manier om het stedelijk verval een halt toe te roepen door het water te gebruiken als katalysator voor hernieuwde groei.

SmartLIFE-International

Soms luidt succes een nieuw probleem in. Zo kent de Noordzeeregio groeigebieden die te maken hebben met een tekort aan betaalbare huisvesting wegens een uitdijende bevolking. In SmartLIFE werken drie van die gebieden samen.

Het is belangrijk voor de verdere toekomst van deze gebieden dat onder de enorme druk van de huizenvraag niet gekozen wordt voor (te) snelle oplossingen, maar dat nieuwe woongebieden harmonieus worden opgenomen in de natuurlijke omgeving en infrastructuur. Omdat deze voorwaarde het wellicht moeilijk maakt om de vraag bij te houden, biedt dit project cursussen, adviezen en praktische, technische ondersteuning voor mensen die al dan niet beroepshalve bouwactiviteiten verrichten. Deze benadering voert niet alleen de bouwcapaciteit op maar zorgt ook voor scholing van bouwers in de nieuwste methoden zodat zij hoogwaardige, duurzame huizen bouwen. Met het oog op de integratie van nieuwe projecten in bestaande structuren wordt verder aandacht besteed aan het algemene beheer van groeigebieden.

Op deze manier kunnen we het dreigende huizentekort aangrijpen om nieuwe, duurzame wijken te bouwen waar de mensen naar hartelust kunnen wonen, werken en ontspannen.

Zie voor nadere informatie: www.smartlife-project.net

In veel regio's zijn steden van groot belang als centra van ontwikkeling en innovatie. Een groter concurrentievermogen van de stad betekent daarom veelal een positieve impuls voor de hele regio. De karakteristieke problemen waarmee veel stedelijke gebieden te maken hebben, bijvoorbeeld woningtekort, sociale uitsluiting en verontreiniging, zijn algemeen bekend en vaak diepgeworteld. Blijvende resultaten zijn gewoonlijk slechts haalbaar met maatregelen op meerdere terreinen, waarbij de steden veel van elkaar kunnen leren.

In de landen in de Noordzeeregio is een aantal netwerken tussen steden opgezet. Die betreffen niet alleen het uitwisselen van kennis en ervaring, maar ook het meebeslissen over praktische acties, die vervolgens namens het partnerschap worden uitgevoerd in de afzonderlijke partnersteden. Dit soort pilot-activiteiten verschaffen waardevolle informatie voor toekomstige maatregelen en middelen, terwijl deze kennis dankzij de richtlijnen die eruit voortkomen overal in de Noordzeeregio en ook daarbuiten beschikbaar komt.

Zie voor nadere informatie: www.interregnorthsea.org

Ontwikkeling van concurrentiekrachtiger steden

Water City International

Water kan als een magneet werken op allerlei economische en sociale activiteiten, van kantoorbouw aan de gracht tot de aanleg van picknickplaatsen in een park. Of water ook voordeel betekent is echter afhankelijk van de kwaliteit van het water, en stilstaand of vervuild water is al snel een ernstig beperkende factor. En er zal rekening moeten worden gehouden met de dynamiek van watersystemen: water is normaal gesproken altijd in beweging, zodat problemen in een bepaald gebied zich snel uitbreiden tot daarbuiten.

Dat betekent dat de steden problemen met water niet op zich moeten bezien maar als onderdeel van een complex systeem, en op basis daarvan hun waterbeleid moeten vaststellen. Dit project brengt steden met ervaring samen met andere steden die voor het eerst te maken hebben met waterplanning. Aan de hand van de plannen die ze ontwikkelen krijgen de steden een beter inzicht in de bredere context van de veranderingen die nodig zijn om bepaalde problemen aan te pakken. Praktische maatregelen als het uitbaggeren van verontreinigde grachten of kanalen, het verbeteren van de watercirculatie en technologische vernieuwingen als technieken voor het scheiden van waterstromen spelen allemaal een rol. Met dit soort verbeteringen van de omgeving kunnen de steden het aanwezige water benutten als waardevolle bron voor economische en sociale activiteiten.

Zie voor nadere informatie: www.watercity.org

Seaport

De maritieme bedrijvigheid die de kleine havens in de regio altijd van werk voorzorg, beleeft al vele jaren een neergang. De goederenstromen lopen steeds meer via een klein aantal grote havens en het is voor kleinere havens moeilijk om voldoende activiteiten aan te trekken. In veel gevallen heeft dit geleid tot economisch en sociaal verval, zodat het dringend noodzakelijk is een en ander nieuw leven in te blazen.

Seaport onderzoekt welke mogelijkheden er zijn om de havens tot economische ontwikkeling te brengen en welke veranderingen nodig

zijn om ervoor te zorgen dat de daarop genomen initiatieven succes hebben. Daarbij moet rekening gehouden worden met een groot aantal factoren, met name de ligging, vervoeropties, aanwezigheid van bedrijfsterrinen en de promotie van de havens als aantrekkelijk investeringsobject. De partners zullen ook bekijken hoe zij de bestaande middelen maximaal kunnen benutten door gebruik te maken van alle mogelijkheden van een locatie aan het water, de aantrekkingskracht van een uitgesproken maritiem erfgoed en de historische gebouwen die daarbij horen. Het netwerk moedigt andere havens die met een vergelijkbare problematiek worden geconfronteerd aan om mee te doen, en werkt aan richtlijnen die overall in de regio kunnen worden gebruikt om kleine havens opnieuw tot leven te brengen.

Waterfront Communities

Gateway-steden fungeren als regionale toegangspoort voor bezoekers en goederen. De kansen op ontwikkeling zijn er zeker aanwezig, maar om die te benutten zullen deze steden aantrekkelijke diensten en voorzieningen moeten aanbieden.

Als gevolg van de achteruitgang van de traditionele maritieme bedrijvigheid zijn het echter maar al te vaak vervallen terreinen aan het water die een bezoeker bij aankomst ziet. Dergelijke locaties lenen zich bij uitstek voor nieuwe projecten, maar daarvoor zijn aanzienlijke investeringen nodig. In dit project werken negen steden samen aan innovatieve methoden om dure vergissingen te voorkomen en de mogelijkheden van de ligging aan het water volledig te benutten.

Het project is een goed voorbeeld van risicospreiding via partnerschap: hoewel niet alle methoden die worden uitgetoetst even doelmatig zullen zijn, krijgen alle partners uiteindelijk de beschikking over de methoden die wel goed zijn gebleken. De negen partnersteden ontvangen financiële steun om met deze nieuwe ideeën te experimenteren ten behoeve van de hele Noordzeeregio, en de uitgetoetste methoden worden te zijner tijd ook aan andere steden beschikbaar gesteld in de vorm van een pakket beste praktijken.

Zie voor nadere informatie: www.interregnorthsea.org

URBAL

Het onderscheid tussen stad en land bestaat al sinds jaar en dag, maar de laatste tijd is er in toenemende sprake van een derde type gebied, waar urbane en rurale gebieden zich verenigen: de urbale ruimte. Omdat het een overgangsgebied betreft, wordt de urbale ruimte bepaald door zowel stedelijk als plattelandsbeleid, en is zij veelal verdeeld tussen verschillende overheden.

URBAL is opgezet om urbale ruimtes duidelijk te profileren als een afzonderlijke entiteit die slechts doelmatig kan worden beheerd op basis van een eigen beleid en samenwerking tussen de diverse overheden en sectoren. De aandacht zal met name uitgaan naar zorg, kansen op economische ontwikkeling en beheersing van stadsuitbreiding ter voorkoming van onnodig groenverlies.

Samenwerking en inzicht in de realiteit van urbale gebieden, die per land en regio verschilt, zijn onontbeerlijk voor de totstandkoming van een pakket algemeen toepasbare beleidsmaatregelen. De resultaten van het project zullen worden voorgelegd aan beleidsmakers op Europees niveau en een belangrijke bijdrage leveren tot het debat over het toekomstig beheer van urbale ruimtes.

Zie voor nadere informatie: urbaldevelopment.com

VISP

De groei van de grote stad gaat in toenemende mate ten koste van kleinere steden, die erin opgaan of verworden tot slaapsteden voor hun grotere burens. Voorzieningen, bedrijven en uitgaansmogelijkheden zijn veelal in de grote stad geconcentreerd en zijn daarmee aantrekkelijk voor hoger opgeleiden, wat leidt tot een onevenwichtige samenstelling van bevolking en inkomen.

Willen de kleinere steden dezelfde kansen op ontwikkeling hebben, dan is het dus zaak dat zij zich duidelijk profileren, hun concurrentievermogen vergroten (menige stad heeft in recente jaren belangrijke economische activiteiten zien teruglopen) en zorgen voor goede vervoersverbindingen. De aangewezen manier om de deskundigheid

bijeen te brengen die nodig is om deze complexe problematiek aan te pakken, is transnationale samenwerking. Eén van de belangrijkste doelen van VISP is te bereiken dat dit soort kwesties wordt meegenomen in toekomstig beleid, maar daarnaast is ook het uitproberen van een breed scala van praktische maatregelen voorzien.

Zo kunnen kleinere steden doelmatige strategieën ontwikkelen om tegenwicht te bieden aan de deels nadelige dynamiek van naburige grote steden.

Zie voor nadere informatie: www.vispnet.org

Town-Net

Kleinere steden zien zich vaak bedreigd in hun traditionele functie en doen er dan ook goed aan zich te bezinnen op mogelijkheden voor nieuwe initiatieven en behoud van hun bestaande positie en bevolking. Samenwerking via netwerken van steden is een goede manier gebleken om bewezen strategieën uit te wisselen, maar Town-Net gaat nu een stap verder. Dit project onderzoekt namelijk hoe actieve samenwerking tussen de steden mogelijk zou zijn om gemeenschappelijke kansen te benutten en problemen op te lossen.

Naast economische ontwikkeling en handelsrelaties zullen de deelnemende steden zich onder meer gaan bezighouden met betere, duurzame vervoersoplossingen, betere aansluitingen op omliggende rurale gebieden en verbetering van de kwaliteit van leven door het instellen van "groen-blauwe" (natuur en water) gordels rond de bebouwde kom. De samenwerking maakt de steden concurrentiekrachtiger en aantrekkelijker om in te wonen. Verder zal iedere stad deze resultaten onder de aandacht moeten brengen van potentiële inwoners, investeerders en bezoekers, en via het partnerschap kunnen alle deelnemende steden in de hele Noordzeeregio hun kwaliteiten beter aan de man brengen.

Zie voor nadere informatie: www.town-net.nl

Ontwikkeling van concurrentiekrachtiger steden

Revitalisation of Harbour Towns

Als een stad kampt met imago-problemen kan dat minstens even nadelig voor haar ontwikkeling uitpakken als economische, sociale of milieuproblemen, aldus een van de belangrijkste uitkomsten van een onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het laatste INTERREG-programma. Dit project evalueert de mogelijkheden om daar wat aan te doen.

De partners zijn kleine havensteden die hebben ontdekt dat hun ligging aan het water geen vaste garantie is voor een goed imago. In sommige gevallen is het probleem dat de waterkant aantrekkelijker moet worden gemaakt, maar in evenveel gevallen laten de aansluitingen met de rest van de stad veel te wensen over. Als aan het water grenzende gebieden niet worden geïntegreerd in andere delen van de stad, raken ze geïsoleerd en blijven de mogelijkheden onderbenut. Het project kan rekenen op de deelname van particulieren en bedrijven die gebruik maken van de waterkant, en dat betekent dat de oplossingen waarvoor wordt gekozen, op hun behoeften afgestemd zullen zijn.

Een en ander zal leiden tot nieuwe initiatieven en de kans bieden om wat te doen aan het huidige beeld van gebieden aan de waterkant: verlaten en afgesneden van het leven in de rest van de stad.

Urban Water Cycle

Fontein, lommerrijke vijvers en terrasjes op de rivierkade. Verstopte afvoeren, ondergelopen kelders en smerige grachten. Water in onze steden kan duidelijk positieve en negatieve associaties oproepen, en met een zorgvuldig beheer kunnen we het één bevorderen en het ander beperken.

We vergeten nog wel eens dat de manier waarop dat in het Noordzegebied gebeurt per land en zelfs per regio sterk uiteenloopt, en hetzelfde kan worden gezegd van de doelmatigheid van het beheer. Dit project gaat over "leren door te doen" en leren van de ervaringen van partnerregio's. De partners zullen zich gaan bezighouden met innovatieve filtertechnieken voor regen- en gezuiverd water, de mogelijkheid van autonome watercycli en het gebruik van water voor een

betere kwaliteit van leven in achterstandsbuurten. Verder zal worden gekeken naar zulke uiteenlopende onderwerpen als de privatisering van waterbedrijven, de gevolgen van de algemene temperatuurstijging voor de watersystemen in steden en de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water.

De watercycli van steden zijn complex en de optimale oplossingen zullen zich pas met het verstrijken der jaren aandienen. Dit project is bedoeld om een en ander te versnellen en de hele Noordzeeregio in staat te stellen haar voordeel te doen met de uitkomsten.

PURE North Sea

De nadrukkelijke aanwezigheid van de mens in veel rivierbekkens kan een spanningsveld creëren tussen milieu en landgebruik. De behoefte aan adequaat beheer is met name voelbaar in urbane ruimtes, waar de natuurlijke omgeving onder druk staat en tegelijkertijd een bedreiging vormt voor de ontwikkeling van menselijke activiteiten (een dreiging die veelal grotendeels is ontstaan door menselijk toedoen in het verleden).

Dit project is vooral gericht op verbetering van de waterkwaliteit en vermindering van overstromingsrisico's. In verband hiermee worden methoden voor waterhergebruik ontwikkeld om dit zo waardevolle element maximaal te benutten en het verbruikte volume te beperken. De waterrisico's worden verkleind via een beter regenwaterbeheer en herstel van die natuurlijke watersystemen die het meest geschikt zijn voor de afvoer van overtollig water. Het is belangrijk dat de mensen de benodigde veranderingen begrijpen en accepteren, en een groot deel van het project is daarom gewijd aan het uitleggen van de rol van het water. Verder wordt een beroep gedaan op professionele ondersteuning om te bereiken dat het water een gepaste plaats krijgt binnen de planning en dat er voortaan dus minder corrigerende maatregelen nodig zullen zijn.

Zie voor nadere informatie: www.purenorthsea.com

Zie voor nadere informatie: www.interregnorthsea.org

Register projecten

BESST	10	North Sea rural	10
B-SURE	30	NorthSeaFaring	13
BurVal	22	Northern Maritime Corridor	20
Canal Link	10	Northern Transport-Political Network	18
COMRISK	16	POWER	22
COMCOAST	17	ProBioEnergy	25
Escape	17	PURE North Sea	34
E-Voice	29	REMARCC	18
Farmers 4 Nature	12	Revitalisation of Harbour Towns	34
Fisheries Partnership	24	Safety@Sea	14
FLAWS	14	Save the North Sea	22
Forum Skagerrak	24	SEAPLANE	21
FRaME	16	Seaport	32
GeoShare	28	Shared Space	18
Green North Sea Docks	28	SmartLIFE	30
HiTrans	20	SustAccess	21
ICTs for SMEs	26	Sutranet	28
LANCEWADPLAN	13	TARGET	20
Liveable City	30	TEN 3	22
LOG-IN	29	Town-Net	33
Making Waste Work	25	URBAL	33
MOPARK	12	Urban Water Cycle	34
Nave Nortrail	12	VISP	33
NOLIMP	24	Wadden Sea Forum	25
NORIS	25	Water City International	33
North Sea Bio-Energy	26	Water4All	24
North Sea Cycle Route 2	10	Waterfront Communities	32

Samenstelling: Par No 1 A/S

Infographics: AddSugar (Morten Lyhne)
www.addsugar.dk



De zwaan, het eco-label voor Scandinavië

Interreg IIIB North Sea

Jernbanegade 22, DK-8800 Viborg, Denemarken
Tel: +45 87 27 19 99
Fax: +45 86 60 16 80
e-mail: info@interregnorthsea.org
www.interregnorthsea.org