

**GOEDE VOORBEELDEN VAN
GRENSOVERSCHRIJDENDE, INTERREGIONALE
EN TRANSNATIONALE SAMENWERKING**

Interprovinciaal Overleg
augustus 2008

Inhoudsopgave

I Master of science in watermanagement (Euregio Scheldemond)	3
II Westerschelde routeplanner (Euregio Scheldemond)	5
III Grensoverschrijdende gezondheidszorg in de Euregio Maas-Rijn 2004-2008 (Euregio Maas-Rijn)	7
IV HighSpeedTrain Connect: www.maastrichtbrusselexpress.nl (provincie Limburg)	9
V Sustainable Open Space (SOS) projecten I en II (provincie Utrecht, provincie Zuid-Holland).....	10
VI Ruimtelijke structuur - ruimtelijke ontwikkeling (provincie Overijssel)	13
VII OPTIMUM ²	14
VIII Kleiner is slimmer (Euregio Rijn-Waal)	16
IX FLOWS – Een INTERREG III B project (Noordzeeregio, provincie Flevoland)	17
X Neurologische Reïntegratieprogramma's (Noord-Brabant).....	18
XI Vervoeg de keten (Automotive Supply Chain) (Noord-Brabant)	20
XII Integrale aanpak stroomgebied De Mark (Noord-Brabant).....	22

I Master of science in watermanagement (Euregio Scheldemond)

Projectleider	Hogeschool Zeeland
Partners	Hogeschool West-Vlaanderen, Open Universiteit Nederland
Budget	€ 430.000,00
Interreg-bijdrage	€ 215.000,00
Looptijd	1 oktober 2007 – 30 juni 2008
Stuurgroep	7 november 2007
Nummer	4-ESM-IV-1=70

Inhoud:

De hoofddoelstelling van het project is de ontwikkeling van een internationale en toonaangevende Master of Science in Watermanagement in de Euregio Scheldemond.

De algemene doelstelling van dit project is het stimuleren van grensoverschrijdend onderwijs en onderzoek op het gebied van duurzaam watermanagement van rivieren, riviergebieden, stroomgebieden en delta's. In de nabije toekomst is er behoefte aan een nieuw type van watermanagers en ruimtelijke planners in de Euregio Scheldemond, experts die op geïntegreerde wijze factoren vanuit een interregionaal (internationaal) oogpunt kunnen beschouwen. Dit project draagt bij aan het opleiden van schaarse experts voor zowel onderwijs, overheden als ondernemingen (KMO/MKB) en de Lissabon Strategie.

Het realiseren van deze doelstelling wordt als volgt gestaafd: Op gebied van watermanagement hebben Nederland en Vlaanderen een unieke kennis-infrastructuur met internationaal gerenommeerde onderzoekscentra en technologische instituten. Bundeling van de expertise zorgt voor een state of the art basis voor de Master of Science in Watermanagement gebaseerd op kennistransfer, kennisontwikkeling en toepassing steunend op de euregio's huidige en historische reputatie voor watermanagement.



Het ontwikkelen van de 'International Master of Science in Watermanagement' maakt het mogelijk een opleiding op de kaart te zetten die bijdraagt aan de vraag naar professionals, die kennis bundelen en bijdragen aan zowel fundamenteel als toegepast onderzoek, beleidsadviezen en praktijkgerichte ontwerpen en onderhoudsplannen. Gezien de problematiek van klimaatverandering - en de daaraan inherente stijging van de zeespiegel, wisselende afvoer van rivierwater, heviger regens en stormen - wordt met als casus de Schelde delta gefocused op beleidsvorming en de veilige en duurzame ontwikkeling van de Euregio Scheldemond.

Het project beoogt de ontwikkeling van zo'n groot mogelijk aantal mensen door ze de gelegenheid te geven de Master of Science in Water Management of gedeelten hiervan te volgen. Tegelijkertijd geeft dit studenten toegang tot een regionaal (internationaal) netwerk (gebaseerd op de samenwerking met overheden en ondernemingen), gelijke kansen voor studenten aan beide zijden van de grens, voor de studenten komende van een bachelor programma en voor een groep heterogene deeltijd-en studenten die werken en studeren combineren.

In de regio is kennis en kunde te vinden in publieke diensten, polders, wateringen, waterschappen, onderzoeksinstituten, private ondernemingen, havenschappen, branche organisaties en het onderwijs. Bundeling van de Euregionale waterexpertise geeft richting aan onderzoek, ontwikkeling en toepassing van kennis voor een breed gamma aan belanghebbende partijen.

II Westerschelde routeplanner (Euregio Scheldemond)

Projectleider	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, DG Rijkswaterstaat
Partners	Ministerie Vlaamse Gemeenschap, Waterwegen en Ze wezen
Budget	€ 2.380.916,00
Interreg-bijdrage	€ 833.321,00
Looptijd	30 juni 2003 – 30 juni 2006
Stuurgroep	24 februari 2003
Nummer	4-ESM-I-2 =6

Inhoud:

Het project WESP (Westerschelde Routeplanner) is een opmerkelijk grensoverschrijdend project. De investering is voor een aanzienlijk deel op Nederlands grondgebied, maar de voordelen zijn duidelijk voor beide landen.

Westerschelde Planner beoogt een vlotte en veilige vaart te waarborgen door de Westerschelde, één van de drukste zeevaartroutes ter wereld. Door het gebruik van een informatieondersteunend computerprogramma kunnen de verkeersleiding in het Schelde Coördinatiecentrum, de Scheepvaartdienst Westerschelde en de Afdeling Scheepvaartbegeleiding de verkeersstroom beter aansturen zodat de scheepvaart met een minimale wachttijd kan varen met behoud van gegarandeerde veiligheidsmarges in functie van beschikbare waterdieptes en potentieel aanvaringsgevaar. Hierdoor wordt de beschikbare infrastructuur (vaarweg, kaden, sluiscapaciteit) optimaal benut, wat leidt tot een verhoging van de efficiëntie en een verlaging van de kosten en belasting van het milieu. Bovendien is de Westerschelde sinds Wesp veiliger voor de omwonenden en het scheepvaartverkeer. Tenslotte biedt het systeem eveneens een instrument ter evaluatie en beheersing bij noodsituaties, zoals ongelukken met schepen, strandingen en aanvaringen.

Dit project ontwikkelde een geheel nieuw informatie-ondersteunend computerprogramma dat risico op aanvaringen en strandingen in het Westerschelde bekken sterk terugdrijft. Er is een duidelijke relatie met andere vernieuwende systemen. Zo wordt gebruikgemaakt van Geografische Informatie Systemen. Ook is binnen Wesp onderzocht of het systeem gebruik kan maken van transponders, die een datasysteem bevatten waarmee op afstand vaste en variabele reis- en scheepsgegevens kunnen worden uitgelezen. Ook is gebruikgemaakt van elektronische kaarten (ECDIS-technologie) en een off-line distributiesysteem voor het verspreiden van onder andere hydro-meteo informatie.

Het project is van duidelijk belang voor Zeeland (havens, veiligheid langs Westerscheldedijken) en Vlaanderen. Binnen nationale verbanden (en zonder Europese stimulans voor grensoverschrijdende samenwerking) zou wellicht nooit tot een systeem gekomen kunnen zijn voor het gehele Scheldebekken. Het eenvoudige feit dat door dit

gebied en tussen de havens aan deze monding (Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Vlissingen en Terneuzen) een staatsgrens loopt, maakte een grensoverschrijdende aanpak noodzakelijk.

In het kader van voorlichting werden voorlichtingsdagen georganiseerd voor overheid, semi-overheid en betrokkenen op de vaarweg (havenschappen, loodsen, havens) en werd een website ontwikkeld (www.westerscheldeplanner.org).

Bij het einde van het project werd het systeem in productie genomen op het Schelde Coördinatie Centrum te Vlissingen. De werkvloer wordt bemand door medewerkers van beide projectpartijen, uit Nederland en Vlaanderen.

Het Nederlands Ministerie van Verkeer en Waterstaat was projectleider, de Administratie Waterwegen en Zeewezen van de Vlaamse Gemeenschap diens partner. Het totale project besloeg € 2.380.916, de INTERREG-bijdrage € 833.321 (35%). De beide partners, maar ook de provinciebesturen Zeeland, Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen, brachten de regionale cofinanciering bijeen.



III Grensoverschrijdende gezondheidszorg in de Euregio Maas-Rijn 2004-2008 (Euregio Maas-Rijn)



Zorg over de grens

Project van een netwerk van ziekenhuizen en zorgverzekeraars in de Euregio Maas Rijn die (nieuwe) mogelijkheden voor de burgers creëren om artsen en ziekenhuizen in het buurland te bezoeken. De procedures voor toestemming en betaling van buitenlandzorg werden sterk vereenvoudigd o.a. door grensoverschrijdende contracten en allianties tussen ziekenhuizen en verzekeraars. Enkele verzekeraars introduceerden een internationale zorgpas. Wachlijsten werden grensoverschrijdend aangepakt, dure ziekenhuisapparatuur en -expertise samen benut, bijvoorbeeld in een Euregionaal Vaatchirurgisch Centrum Aken-Maastricht, gezamenlijke Biobank. Verdere projectthema's: grensoverschrijdende ketenzorg; Euregionale Kwaliteitskring Ziekenhuizen; vergelijking organisatie en kosten van operatieve ingrepen (cataract; sterilisatie), zorg voor chronisch zieken en medische hulpmiddelen (orthopedisch schoeisel, stomamateriaal); cultuurverschillen in ziekenhuiszorg; gezamenlijke aanpak MRSA-problematiek; grensoverschrijdende ambulancezorg; erfelijke stofwisselingziekten; participatie van patiënten in zorgbeleid, etc. Jaarlijks maken duizenden patiënten in de Euregio Maas-Rijn (EMR) gebruik van de nieuwe grensoverschrijdende zorgmogelijkheden. Het project werd in 2004 door de Europees Commissaris Byrne een model voor Europa genoemd en verwierf in datzelfde jaar een Cross Border Award van de Association of European Border Regions. In 2007 werden 5 projectonderdelen onderscheiden tijdens de European Health Policy Conference in Düsseldorf en werd het project genomineerd voor de Gastein Health Award t.g.v. het 10^e European Health Forum Gastein.

Totale kosten: € 2 miljoen, waarvan € 1 miljoen uit Interreg, € 0,6 miljoen van overheden en een eigen bijdrage van de zorgaanbieders van € 0,4 miljoen.

EUMED

Om de geneeskundige bijstand in de Euregio Maas-Rijn voor te bereiden en uit te werken, is er in deze Euregio een burenhulpprogramma opgezet: Eumed. Middels Eumed is het aanvragen van buitenlandse assistentie, loodsposten langs de grens, contacten tussen de meldkamers, vervoer van patiënten en gemaakte kosten geregeld. Daarnaast is er een euregionaal gewondenspreidingsplan opgesteld. Het plan beschrijft de capaciteit, de specialisaties en beschikbaarheid van specifieke apparatuur in ziekenhuizen in de Euregio Maas-Rijn. Door tijdens een ramp of groot ongeval het plan te raadplegen, kan de beschikbare ziekenhuiscapaciteit in de Euregio optimaal worden benut. EUMED loopt al enkele jaren zeer succesvol en heeft in 2007 een award gewonnen.

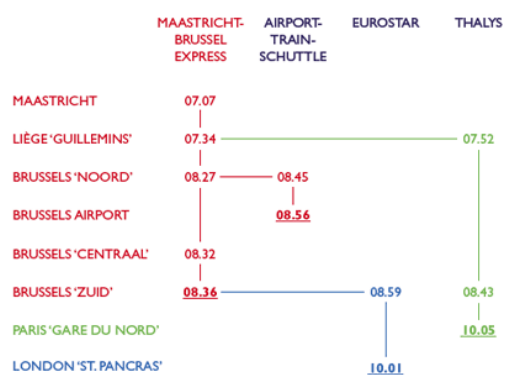
Risicogedrag Adolescenten

Er zijn substantiële verschillen in de EMR-regio's wat betreft prevalenties van (determinanten van) risicogedrag bij adolescenten. Ook zijn er essentiële verschillen in legalisering en regulering, gedoogbeleid, preventiestructuren, politieke- en organisatieprioriteiten en in sociale acceptatie van middelengebruik en risicogedrag. De onderzoeksresultaten uit de EMR zijn geschikt en gebruikt voor best-practice en er zijn, in grensoverschrijdende samenwerking, concrete preventieactiviteiten georganiseerd en uitgevoerd in de zogenaamde Euregionale preventiemaand. Ook na beëindiging van het project in 2005 is de samenwerking voortgezet en is er een euregionale preventiemaand georganiseerd. Het project RA heeft er toe bijgedragen dat binnen de EMR gezamenlijk onderzoek en beleidsontwikkeling wordt uitgevoerd, alsmede het samen organiseren/realiseren van preventieactiviteiten. Dit heeft geleid tot structurele grensoverschrijdende samenwerking. Het project heeft in 2007 een award gewonnen voor beste grensoverschrijdend preventieproject van Europa.

Totale kosten: € 0,6 miljoen, waarvan € 0,3 miljoen uit Interreg, € 0,1 miljoen van overheden en € 0,2 miljoen eigen bijdrage van de zorgaanbieders.

IV HighSpeedTrain Connect: www.maastrichtbrusselexpress.nl (provincie Limburg)

Geleid door de ontwikkelingsmaatschappij voor Zuid-Oost Engeland. Totale investering ruim € 30 miljoen, waarvan 48% EU Interreg Noord-West Europa. Doelstelling: aansluiting van regio's en steden op HSL net tussen de hoofdsteden. Voor Maastricht/Limburg is gevraagd om EU steun ter hoogte van € 890.000 in 2004. Provincie Limburg en gemeente betalen samen ook een gelijk bedrag. Na een grootschalige enquête waaruit gebleken is dat 80% van de Nederlandse treinreizigers eerst met de auto vanuit Limburg naar een Belgische station rijdt en pas daar op de trein stapt is door NS en NMBS ingestemd met een pilot voor 2 jaar. De Belgische NMBS draagt het exploitatierisico. De Belgische Hoge Snelheid Intercity (220 km/u) rijdt nu ieder uur vanaf Luik door naar Maastricht. Daardoor is Brussel ruim een uur, Parijs 3u en Londen maar 4 uur. De proef is geslaagd als het aantal mensen per dag van 550 (start) stijgt tot 1100 per dag en dat de gemiddelde afstand 100 km is. De aantallen zijn al gehaald met nu rond de 1200 reizigers per dag. De reisafstand is gestegen tot 67 kilometer. Mensen in Nederland kopen massaal hun Thalys biljetten via Luik of Eurostar. En kopen dan een tweede kaartje van Maastricht tot het eerste station in België waardoor de geregistreerde afstand lager is. Ook worden de kosten vergoed om het Belgische veiligheidssysteem te laten werken in Nederland. Nu rijdt de trein met vertraging vanwege specifieke Nederlandse eisen. December 2008 wordt de verbinding definitief (beslissing RvB NMBS). Dit project was onmogelijk geweest omdat zonder de EU-steun de nationale autoriteiten geen prioriteit hadden gegeven aan deze voormalige achtergestelde (drugs)treinverbinding. Voor grensbaanvakken is binnen Nederland geen reguliere subsidie of wetgeving beschikbaar.



Monday-Friday (summary)

MAASTRICHT	06.00	07.07	08.07	09.07	10.07	11.07	12.07
BRUSSELS ²	07.27 ³	08.27	09.27	10.47	11.27	12.27	13.47
PARIS	09.05 ⁴	10.05	11.05		13.05 ⁴	14.05	
LONDON ¹	08.56	10.01			13.01		
MAASTRICHT	13.07	14.07	15.07	16.07	17.07	18.07	19.07
BRUSSELS ²	14.27	15.27	16.27	17.27	18.27	19.27	20.54 ⁴
PARIS	16.05	17.05 ⁴	18.05 ⁴	19.05	20.05 ⁴	21.05 ⁴	22.05
LONDON ¹	15.56	17.01	17.58	19.03	19.58	22.03	

1. GHT (1 hour earlier than Maastricht/Brussels/Paris-time)
2. Arrivals for 'Noord', 'Centraal': +5 min. 'Zuid': +9 min.
3. Extra change at Liège Guillemins
4. Change at Brussels 'Zuid' to Thalys Paris, not at Liège. From Brussels 'Zuid' almost every 30 minutes
Thalys to Paris; from Liège 7 times a day

V Sustainable Open Space (SOS) projecten I en II (provincie Utrecht, provincie Zuid-Holland)

Wat is SOS?

SOS staat voor Sustainable Open Space oftewel Duurzame Open Ruimte. Het is de titel van inmiddels twee succesvolle Interregprojecten. Doel van de SOS-projecten was het ontwikkelen van het concept duurzame open ruimte voor landelijke gebieden onder stedelijke druk. In het tweede project SOS II ging het daarbij met name om het opzetten van een aantal concrete projecten waarin de – in het eerste SOS-project ontwikkelde – theorieën in de praktijk zijn gebracht. Een belangrijk neven doel van de beide SOS-projecten was het ontwikkelen en onderhouden van een netwerk van belangrijke, duurzame, open ruimtes in Noord-west Europa.

De provincie Utrecht (NL) was lead-partner en daarmee verantwoordelijk. Zij deed ook de rapportage aan het INTERREG-secretariaat over voortgang en uitkomsten.

SOS resultaten in het kort:

Het project heeft ertoe geleid dat de problematiek van landelijk gebied onder stedelijke druk op de Europese agenda is geplaatst. Dit leidde in 2004 o.a. tot de oprichting van het *PURPLE* netwerk. Zij borduren voort op de kennis uit SOS en veel van de projectpartners zitten ook in het *PURPLE* netwerk.

SOS I: 1999-2000

In 1999 hebben zeven regio's een concept uitgewerkt voor open ruimte onder stedelijke druk. Dit is gedaan binnen het raamwerk van het project Sustainable Open Space, gefinancierd vanuit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) in het kader van het communautaire initiatief Interreg IIC (1999-2000) en Interreg III B (2003-2005). Zij kwamen tot de conclusie dat open ruimte door stedelijke invloed snel aan het veranderen is en dat dit feitelijk leidt tot een verlies van economische, sociale en ecologische waarden van dat gebied op de korte termijn.

Zeven regio's:

- Groene Hart (NL),
- Maastricht-Hasselt-Aken-Luik (NL/B/D),
- Vlaams Brabant (B),
- Frankfurt/Rhein-Main (D),
- Ile de France (F),
- Oberrhein/Rhin Supérieur (D/F)
- South Pennines (UK)

Zestien partners:

- Provincie Utrecht,
- Provincie Zuid-Holland,
- Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main,
- Provincie Vlaams Brabant
- Vlaamse Landmaatschappij
- Standing Conference of South Pennines Authorities,
- Provincie Limburg
- Landsiedlung Baden-Württemberg
- Conseil Régional d'Alsace
- Association des Maisons du Bornage de la Forêt de Fontainebleau
- Conseil Régional d'Ile de France
- Parc Naturel Regional du Gâtinais Français
- CEZ Bergerie Nationale
- Conseil Général du Haut Rhin
- Conseil Général du Bas Rhin
- Westelijke Land- en Tuinbouw Organisatie (WLTO)

Om dit te veranderen is het concept duurzame open ruimtes gelanceerd. De afkorting (SOS) onderstreept gelijk de noodzaak om acties te ondernemen. Conclusies van het eerste SOS-project:

- Open ruimtes moeten hun identiteit verbeteren en ontwikkelen;
- deze identiteit moet voldoen aan de criteria voor sociale, ecologische en economische vatbaarheid;
- Cultureel erfgoed en landschap marketing kunnen een manier zijn om deze identiteit over te brengen.

Meer conclusies en aanbevelingen staan op de website:

<http://www.sos-project.org/aboutsos/index2.4.php>

SOS II: 2003-2005

Tussen 2003 en 2005 hebben zestien organisaties, verspreid over zeven regio's in vijf landen, samengewerkt in het SOS II- project – *Celebrate Open Space!* Het project heeft een bijdrage geleverd aan een breder inzicht in, en methodieken voor, de bescherming en verbetering van het bestaande erfgoed van Noordwest Europa.

Het concept van duurzame open ruimte is in SOS II verder ontwikkeld. Ook zijn er strategieën ontwikkeld en gepromoot, waarmee de waarde en het belang van landschapsidentiteit als drager van het gebied kan worden ontwikkeld.

Op termijn moet dit -internationaal- leiden tot het aanvaarden van open ruimte als een waardevol element in de ruimtelijke ordening in plaats van het te beschouwen als "onbenutte ruimte" tussen stedelijke gebieden. In dit project is inhoud gegeven aan het begrip duurzame open ruimte door verschillende strategieën uit te werken. Deze waren gericht op landschapsidentiteit in de ruimtelijke ordening, ontwikkeling van regionale parken in peri-urbaan gebied en groene 'belevingscorridors'. Maar ook op de vermarkting van het landschap door streekproducten en -activiteiten, door behoud en ontwikkeling van archeologisch interessante plaatsen en door het creëren van nieuwe functies voor voormalige militaire objecten.

Tot slot zijn ook de mogelijkheden uitgewerkt voor methoden om mensen meer bewust te maken van de waarde van open ruimten in stedelijke gebieden en manieren om kennis hierover te delen binnen en tussen de regio's in Noordwest Europa. De projectpartners binnen de regio's hebben het beleid binnen de eigen projecten toegepast en hebben actief over hun ervaringen en opgedane kennis gecommuniceerd middels diverse bijeenkomsten.

Het project kent vier doelstellingen:

innoveren van ruimtelijke ordening door landschapsidentiteit te hanteren als leidend principe;

- het ontwikkelen van (landschaps)marketingstrategieën op basis van landschapsidentiteit;
- het ontwikkelen van een kennisnetwerk waarin de resultaten van SOS I en II beschikbaar komen voor heel Noordwest Europa

-
- het opzetten van een transregionaal samenwerkingsverband dat de resultaten van SOS beheert en verder ontwikkeld (bijvoorbeeld door nieuwe Interregprojecten op te zetten).

Resultaten

De realisering van een groot aantal van de deelprojecten binnen SOS II was nooit gelukt wanneer er geen Interreg middelen beschikbaar waren gekomen. Dit geldt in de regio Groene Hart in ieder geval voor de projecten Groene Hart centrum Fort Wierickerschans en Focus Locus Oude Rijn. De spin-off, of multiplier van deze projectresultaten zit hem in het aantrekken van (recreatieve) bezoekers door het Fort Wierickerschans in het bijzonder en het Groene Hart in het algemeen. Een multiplier effect is ook dat de Groene Hart projecten een hele reeks nieuwe initiatieven op gang hebben gebracht in de omgeving. Een impuls voor het gebied dus, maar de projecten zijn ook een inspiratiebron voor initiatieven elders. Daarnaast vindt ook de Pr voor soortgelijke regio's in andere lidstaten van de EU plaats in dit Groene Hart Centrum (zo werkt het SOS netwerk, Purple).

- Er zijn 25 voorbeeldstrategieën uitgewerkt in de vorm van projecten in 7 regio's, om duurzame open ruimte te creëren en te behouden;
- een SOS-kennisnetwerk: nl. PURPLE, en diverse secundaire netwerken;
- voor veel regionale en lokale partners heeft de Europese samenwerking een hefboomeffect gehad. Het bleek een aantrekkende en motiverende werking te hebben op andere lokale en regionale partners; en
- de kennisuitwisseling en de gerealiseerde projecten werken nog steeds als inspiratiebron.

Voor meer info over het project zie de website www.sos-project.org. Let wel: deze website is helaas niet volledig operationeel meer. Zie verder het bezoekerscentrum op fort Wierickerschans <http://www.fortwierickerschansgroep.nl/>

VI Ruimtelijke structuur - ruimtelijke ontwikkeling (provincie Overijssel)

Programma grensoverschrijdende infrastructuur voor ruimtelijke informatie NRW-NL ("X-Border-GDI, Phase 2")

Doelstellingen

Scheppen van een uniforme grensoverschrijdende infrastructuur voor informatie over ruimtelijke ordening (geodata) in het D-NL grensgebied. Publieke en privaatrechtelijke organisaties op lokaal, regionaal en nationaal niveau kunnen gebruik maken van de diensten van een kenniscentrum, dat in het kader van het project ingesteld wordt.

Uitvoering

01.04.2004 tot 30.06.2008

Kosten

€ 3.200.000,00

INTERREG subsidie

EU € 1.600.000,00

MWME Nordrhein Westfalen € 480.000,00

Ministerie van Economische Zaken, NL € 205.000,00

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer € 275.000,00

Regionale eigenmiddelen

Provincie Overijssel € 90.000,00

Provincie Gelderland € 90.000,00

Overige € 460.000

Voorlopige resultaten

- Ontwikkeling en opbouw van een grensoverschrijdende basisinfrastructuur;
- 8 concrete afzonderlijke maatregelen in het kader van de grensoverschrijdende basisinfrastructuur op het gebied van "natuur-milieu-toerisme", "ruimtelijke ordening" en "rampenbestrijding"; en
- 2 netwerken met 20 partners.

VII OPTIMUM²: Europese aanpak mobiliteitsmanagement in de praktijk getest: een afgewogen vervoerspakket voor drukke locaties (provincie Noord-Holland)

Dagelijks terugkerende lokale filevorming en parkeeroverlast door massale stromen bezoekers en werknemers van ziekenhuizen en bedrijventerreinen, zijn een bekend probleem. Mobiliteitsmanagement, ofwel het zoeken naar een afgewogen combinatie van alternatieve vervoersmogelijkheden, kan de zaak vaak weer vlot trekken. De ervaringen met een uniforme aanpak in tien Nederlandse en Engelse projecten moeten resulteren in een Europees digitaal 'kookboek' mobiliteitsmanagement.

Veel bedrijven(terreinen), ziekenhuizen en andere drukbezochte locaties zijn moeilijk bereikbaar. Mobiliteitsmanagement richt zich specifiek op zulke knelpunten in stedelijke gebieden. De oplossing ligt veelal in het verminderen van het solo-autogebruik door het stimuleren van openbaarvervoer mogelijkheden en het gebruik van fiets, brommer of scooter.

De doelgroep van mobiliteitsmanagers bestaat uit werknemers, klanten en bezoekers in het woon-, werk-, zakelijk en sociaal-recreatief verkeer. Om de toenemende verkeersdruk in Nederland en de rest van Europa het hoofd te bieden wordt de inzet van mobiliteitsmanagement steeds belangrijker. Het OPTIMUM²-project wil die extra stimulans geven.

OPTIMUM²-aanpak

OPTIMUM² staat voor 'Optimal Planning Through Implementation of Mobility Management'.

In dit Europese project lossen Engelse en Nederlandse partners volgens dezelfde aanpak problemen rond bereikbaarheid van drukbezochte locaties op in tien lokale projecten.

Deze aanpak start met vijf basisvragen die de uitgangspunten bepalen:

1. Wat zijn de wensen en behoeften van de reizigers?
2. Hoe ziet op basis hiervan het aanbod van voorzieningen er uit en hoe kunnen we het gebruik maximaliseren?
3. Hoe informeren we de reiziger over het aanbod en het gebruik?
4. Hoe kunnen we vanaf de start van bestemmingsplannen en bouwplannen het autogebruik beperken?
5. Hoe kan de overheid bedrijven zo nodig dwingen planmatig het autogebruik te beperken?

Er zijn vele soorten drukbezochte locaties. De kenmerken van deze locaties verschillen onderling sterk en daarmee ook de manier waarop de bereikbaarheid is te verbeteren. Zo vraagt verkeersdruk bij een pretpark om een ander maatregelenpakket dan het verkeersprobleem bij een bedrijventerrein waar het merendeel van de werknemers op vaste werktijden werkt.

In het project is ervoor gekozen de OPTIMUM2-aanpak bij twee typen locaties te testen:

1. Bedrijventerreinen, waar werknemers in de spits vooral met de auto reizen; en
2. ziekenhuizen, waar op uiteenlopende tijden van de dag veel incidentele bezoekers komen.

Resultaat

Het OPTIMUM2-project is in 2004 gestart en loopt tot medio 2008. Bij de tien lokale projecten zijn al veel maatregelen in uitvoering. Wat uiteindelijk telt is het resultaat. Binnen het project is een team met vertegenwoordigers van SenterNovem, de Universiteit van Westminster en de Loughborough Universiteit samengesteld dat de samenwerking en kennisuitwisseling tussen de lokale projecten bevordert en resultaten meet en evalueert.

Begin 2008 is een digitaal 'kookboek' beschikbaar via internet gekomen, waarin voor uiteenlopende vervoersproblemen methoden, maatregelen en resultaten van OPTIMUM2 staan.

Op de locaties van de Nederlandse pilots blijken de geteste maatregelen in de praktijk redelijk succesvol te werken: het gebruik van het openbaar vervoer is gestegen en verkeersdruk tijdens spitsuren is afgenomen, waardoor de bereikbaarheid van de locaties is verbeterd.

De partners in het project

- Provincie Noord-Holland Amsterdam: zuidelijke bedrijventerreinen Zuidoost en Zuidas;
- Hilversum: bedrijventerrein Mediapark;
- Essex County Council (GB) Colchester: algemeen ziekenhuis;
- Lancashire County Council (GB) Lancashire: opleidingsziekenhuizen;
- London Borough of Southwark (GB) Southwark: zakencentrum;
- City of Edinburgh Council (GB) Edinburgh: bedrijvencentra/ziekenhuizen;
- Royal Devon & Exeter Hospital (GB) Exeter: ziekenhuis Royal Devon & Exeter;
- Provincie Gelderland Apeldoorn: Gelre ziekenhuizen;
- Ede: bedrijventerrein;
- Provincie Zuid-Holland Gouda: bedrijventerrein Goudse Poort; en
- SenterNovem (NL) begeleidt de partners bij de monitoring en evaluatie van de lokale projecten.

Financiën

De totale projectbegroting bedraagt € 9.796.019. De begroting van de Nederlandse partners bedraagt gezamenlijk € 6.496.811. De bijdrage vanuit het INTERREG IIIB NWE-programma bedraagt 50% van de werkelijk gemaakte kosten.

Kijk voor meer informatie op www.optimum2.org

VIII Kleiner is slimmer (Euregio Rijn-Waal)

De productie van chemicaliën op grote schaal verplaatst zich steeds meer vanuit de geïndustrialiseerde wereld naar landen als China, India of naar gebieden met olievelden. De inheemse chemie-industrie speelt hierop in door naar nieuwe producten met hoge marges te zoeken. Een veelbelovend procédé voor de productie van zulke waardevolle stoffen is de enkele jaren oude microreactor-technologie. Een project van de Euregio Rijn-Waal hielp deze technologie op beslissende punten vooruit, zoals blijkt uit een reeks octrooiaanvragen. Partners in het project zijn het Fraunhofer Institut für Mikroelektronische Schaltungen und Systeme in Duisburg en de Universiteiten Nijmegen en Wageningen.

In een 'microreactor' vinden er scheikundige reacties plaats. Hij bestaat uit een glazen plaatje dat niet groter is dan een objectglas van een microscoop. In het oppervlak van dit glasplaatje lopen geëtste kanalen van 0,1 tot 0,01 millimeter breedte. Twee of meer kanalen op het glasplaatje kunnen worden samengelegd tot een breder kanaal: een raakvlak waarlangs de verschillende vloeistoffen met elkaar kunnen reageren. Het procédé is zuinig, goedkoop en milieuvriendelijk omdat slechts minieme hoeveelheden van de stoffen worden verbruikt en er maar weinig afval ontstaat. Een groot voordeel ten opzichte van traditionele reactievaten met een menger is dat de chemicaliën meteen met elkaar reageren. Dit principe werd nu in een modulair systeem geperfectioneerd: met de microreactor, de pompjes om de reagentia in te brengen, de elektronische besturing en de bijbehorende software. Het systeem kan bijvoorbeeld proefreeksen in stappen van vijf graden uitvoeren. Uit de proefnemingen blijkt dan welke temperatuur optimaal was voor een bepaalde reactie. Jonge wetenschappers die bij het project betrokken waren, plannen een start-up om de nieuwe technologie op de markt brengen.

Microreactoren – kleinere bouwdeelen voor expanderende markten

Projectdrager: Fraunhofer-Gesellschaft e.V.

Projectpartners: Radboud Universiteit Nijmegen, Universiteit Wageningen

Betrokken Euregio: Euregio Rijn-Waal

Totale kosten: € 3.847.000

INTERREG-middelen: € 1.923.500

Looptijd: juli 2003 – december 2007

Contactpersoon: Andreas Kochs, kochs@euregio.org

Website: www.ims.fraunhofer.de

IX FLOWS – Een INTERREG III B project (Noordzeeregio, provincie Flevoland)

In het kort

FLOWS staat voor het Engelse "Floodplain Land Use Optimising Workable Sustainability". Of vrij vertaald naar het Nederlands "Verbetering van de duurzame ontwikkeling in laag gelegen gebieden". In FLOWS ging het om het leren omgaan met klimaatverandering en overstromingsrisico's.

Het project

Sinds 2003 werkten een aantal partners uit Noorwegen (3), Zweden (3), Duitsland (9), Engeland (3) en Nederland (8) samen om de kans op wateroverlast en overstromingen in risicogebieden te verkleinen. De provincie Flevoland was 'country lead' en heeft de werkzaamheden van de deelnemende Nederlandse waterschappen en provincies in Flevoland, Groningen en Friesland gecoördineerd. Het project doel was de kwaliteit van wonen in gebieden met risico's op overstromingen of wateroverlast te verbeteren. In juni 2006 is het project afgerond.

De resultaten

FLOWS was opgesplitst in drie thema's: technisch, sociaal en ruimtelijke ordening. Door projecten uit het sociale thema zijn de partners veel te weten gekomen over de beleving en bewustwording van inwoners bij wateroverlast. Binnen het technische thema zijn onder andere kaarten ontwikkeld die aangeven welke gebieden kans hebben op wateroverlast bij hevige neerslag. Het thema ruimtelijke ordening heeft onder andere een waterkanskaart voor stedelijk gebied opgeleverd. Op deze kaart kan worden afgelezen op welke plekken het raadzaam is niet te bouwen vanwege de lage ligging en de kans op wateroverlast. Ook is onderzocht hoe met stuwen water in bepaalde gebieden vast kan worden gehouden en is er met FLOWS budget een op afstand regelbare stuw geplaatst in de Roggebottocht. Tenslotte is er een instrument ontwikkeld voor het maken van keuzes voor maatregelen ter voorkoming van wateroverlast.

Multiplier

Het FLOWS project kende een budget van ca. € 9,6 miljoen. Voor Nederland betrof het een bedrag van ca. € 2,6 miljoen. De helft daarvan bestond uit een bijdrage van de Europese Unie (INTERREG IIIB Noordzeeregio). Met dit budget zijn een groot aantal investeringen in de regio's gerealiseerd. Maar, en dat is waarschijnlijk nog belangrijker, de partners hebben de mogelijkheid gehad om van elkaar te leren. De meerwaarde daarvan is moeilijk in geld uit te drukken. Het enthousiasme over FLOWS is dan ook zo groot, dat er inmiddels een nieuw project is ingediend onder de naam SAWA. Hierbij willen de deelnemende organisaties verder met het realiseren van hun doelstellingen op het gebied van (internationaal) watermanagement.

Website: www.flows.nu



Neurologische Reïntegratieprogramma's

Kansen op arbeid na hersenletsel verhogen



In het kort

Mensen met multiple sclerose (MS) of slachtoffers van een trauma of beroerte verliezen (tijdelijk) een deel van hun vaardigheden en veelal ook hun werk. Vlaamse en Nederlandse revalidatiecentra werkten samen om deze mensen sneller terug aan de slag te krijgen.

Het project

De maatschappelijke druk om arbeidsongeschikt geraakte mensen zo snel mogelijk te revalideren en terug aan werk te helpen, neemt toe. Wat mensen met een niet-aangeboren hersenletsel of met multiple sclerose (MS) betreft, bleek er oorspronkelijk zowel in Vlaanderen als in Nederland weinig aandacht te zijn voor arbeidsreïntegratie tijdens het revalidatieproject. Als er dan al begeleiding was bij het terug aan het werk helpen van deze mensen, bleek deze veel te laat te starten. Door het verlies aan vaardigheden was een eventuele terugkeer naar de bestaande functie vaak uitgesloten of bleek deze al ingevuld door een andere kracht. Hierdoor gingen niet alleen veel tijd, maar ook veel arbeidskansen verloren.

Vanuit deze vaststelling startten acht revalidatiecentra - vier uit Vlaanderen en vier uit Nederland - het project 'Neurologische Reïntegratieprogramma's' op. In overleg met en met de hulp van relevante kennisinstellingen werkten de revalidatiecentra samen een begeleiding op maat van de patiënten uit, waarbij zo vroeg mogelijk in het revalidatietraject aandacht besteed werd aan arbeid. Hierdoor bleven de kansen voor tewerkstelling zo optimaal mogelijk behouden en werd ook de tijd voordat iemand weer aan het werk kon behoorlijk korter. In eerste instantie probeerde het project de betrokken mensen terug hun bestaande functie - al dan niet in aangepaste versie - te laten uitoefenen. Pas wanneer dit niet mogelijk was, kregen de patiënten hulp in hun zoektocht naar ander werk.

Het project bracht de mogelijkheden en wensen van de patiënten op het gebied van arbeid in kaart en vergeleek deze met de eisen van de functie die ze hadden vóór ze arbeidsongeschikt werden. In overleg tussen werknemer, werkgever, bedrijfsarts, zorgverleners en andere betrokkenen werd de revalidatie afgestemd op de in te vullen functie. Een therapeutische behandeling op maat richtte zich specifiek op de vaardigheden die de patiënt nodig had wanneer hij of zij terug aan het werk ging. Enkele voorbeelden hiervan zijn oefeningen om geleidelijk de concentratie en het geheugen te verbeteren en om het gebruik van handen en vingers te verfijnen. Tegelijk adviseerden deskundigen de werkgever op het vlak van werkplekaanpassingen, de communicatie met de collega's en het aanvragen van financiële tegemoetkomingen waarvoor het bedrijf of de organisatie in aanmerking kwam.





De resultaten

- ❖ 390 patiënten met een neurologische aandoening (157 in Vlaanderen en 233 in Nederland) werden begeleid in hun zoektocht naar op productie gerichte arbeid.
- ❖ Door het project konden 61% van de patiënten met een niet-aangeboren hersenletsel en 70% van de MS-patiënten terug aan het werk, terwijl voor deze laatste groep 30% het beoogde percentage was.
- ❖ In elk revalidatiecentrum is een werkbare set aan psychologische tests en fysieke en mentale belastingsmetingen beschikbaar.
- ❖ Een handboek *Arbeid is ieders zorg* legt de ervaringen opgedaan in het project vast en biedt zorgorganisaties in Nederland en België een handleiding.
- ❖ Dankzij de grensoverschrijdende samenwerking is een blijvend netwerk ontstaan tussen de betrokken revalidatiecentra en relevante kennisinstellingen. Met de nodige financiële steun, willen de revalidatiecentra bovendien verder gaan met hun arbeidsreïntegratie-activiteiten.



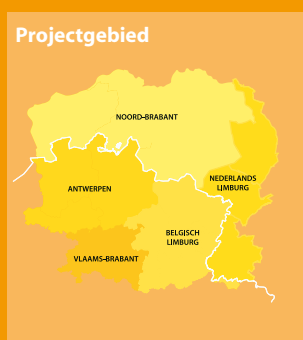
Het citaat

“Hoe sneller iemand oude dingen weer oppakt, hoe eerder hij of zij weer kan functioneren. Maar hoe pak je dat zo goed mogelijk aan? Dankzij de financiële steun voor ons project, leren we niet alleen uit de ervaringen van andere revalidatiecentra. We kunnen nu ook werkplekken bezoeken en gaan praten met de werkgevers. Zo stelt Europa ons in staat om onze patiënten beter te begeleiden en ze sneller terug aan het werk te helpen.”

Dorien Schouten, tot 1 december 2006 sectormanager bij Revalidatiecentrum Blixembosch

Neurologische Reïntegratieprogramma's

Kansen op arbeid na hersenletsel verhogen



Projectleider Projectpartners

MS & Neurologisch Revalidatiecentrum Overpelt (VL)
Nederland: Academisch Ziekenhuis Maastricht
 Revalidatiecentrum Blixembosch (Eindhoven)
 Hoensbroeck Revalidatiecentrum (Hoensbroeck)
 Revalidatiecentrum Leijpark (Tilburg)
Vlaanderen: Academisch Ziekenhuis Middelheim (Antwerpen)
 Nationaal MS Centrum (Melsbroek)
 Ziekenhuis Oost-Limburg (Genk)

Budget Interreg-bijdrage Looptijd Contactpersoon

3.079.440 euro
 1.500.000 euro
 3 jaar (van 1 juli 2003 t.e.m. 30 juni 2006)
 Marika Trieling (Revalidatiecentrum Blixembosch)
 T +31 (0)40 264 27 22 - E mtrieling@blixembosch.nl



Vervoeg de Keten (Automotive Supply Chain)

Een netwerk van toeleveranciers in de automobielsector



In het kort

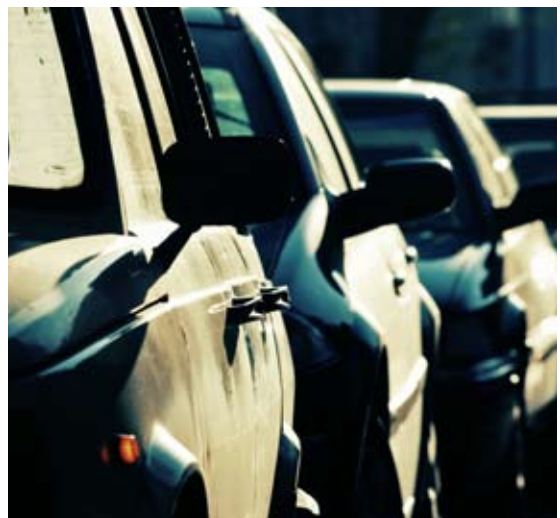
In de euregio zijn heel wat toeleveranciers actief in de automobielsector, die zelf onder druk staat om productie- en assemblageactiviteiten te verhuizen naar lageloonlanden. De vele partners in dit project proberen dit te verhinderen door grensoverschrijdend samen te werken en hun concurrentiepositie te verstevigen.

Het project

Binnen de euregionale economie neemt de automobielsector nog steeds een belangrijke plaats in. Tal van grote automerken hebben hier in het verleden aan beide kanten van de grens een assemblagefabriek neergepoot, wat zorgde voor een aanzienlijke en kwaliteitsvolle werkgelegenheid. De voorbije vijftien jaar is in deze situatie echter een tweeledige kentering gekomen.

Op bedrijfsniveau werden meer en meer taken aan toeleveranciers uitbesteed en op mondiaal niveau was er een toename van de productiviteit. Hoofdkwartieren in de Verenigde Staten bepalen dat een Europese vestiging haar deuren moet sluiten om vervolgens miljoenen euro in een gloednieuwe productie-eenheid in onder meer Azië te investeren. De onzekerheid in de sector is hierdoor toegenomen en het is van belang om hierop een antwoord te kunnen bieden. Niet alleen voor de werknemers van de assemblagebedrijven, maar ook voor de tientallen toeleveranciers die vaak al te afhankelijk zijn van één enkel automerk.

In het kader van het project 'Vervoeg de Keten (Automotive Supply Chain)' hebben de brancheorganisaties Agoria (Vlaanderen) en RAI Vereniging (Nederland) het initiatief genomen om een grensoverschrijdend samenwerkingsverband van toeleveranciers in de automobielsector tot stand te doen komen en verder uit te bouwen.



Vervoeg de Keten (Automotive Supply Chain)
Een netwerk van toeleveranciers in de automobielsector



De resultaten

- ❖ In dit project werden kennis en ervaring tussen toeleveranciers uit de automobielsector op grensoverschrijdende studiedagen en workshops en via clusterwerkgroepen uitgewisseld. De vier clusterwerkgroepen handelden onder meer over 'Menselijk Kapitaal', 'Zorgsystemen Kwaliteitszorg, Veiligheid, Milieu', 'Productiviteit en Efficiëntie' en 'Supply Chain'.
- ❖ Voor alle deelnemende bedrijven werd een gedetailleerd actieplan opgezet inclusief haalbaarheidsonderzoek, prioriteitenbepaling en trajectbegeleiding. De bedrijven werden bovendien begeleid in het behalen van één of meer kwaliteitscertificaten op het gebied van product- en proceskwaliteit, een noodzakelijke voorwaarde om te kunnen toeleveren in de sector. In totaal behaalden de 23 partnerbedrijven 32 certificaten. Hierdoor werd de concurrentiepositie van de toeleveringsbedrijven verstevigd, wat in sommige gevallen effectief heeft geleid tot het werven van nieuwe opdrachten.
- ❖ De samenwerking tussen de diverse projectpartners, intermediaire organisaties en kennisinstellingen heeft gezorgd voor een clustering van de aanwezige kennis in de toeleverings-

industrie en bij de ondersteunende instellingen. Dit project heeft eveneens geleid tot meer geregelde grensoverschrijdende contacten tussen de verschillende belanghebbenden.

- ❖ De initiatiefnemers hebben bij wijze van afsluiting van het project een convenant afgesloten met de projectpartners. Hierin gaan ze de verbintenis aan om alle mogelijke inspanningen te leveren om de automotive sector in stand te houden en te upgraden.



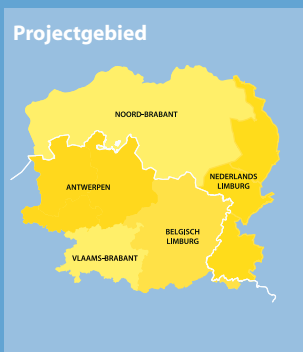
Het citaat

"Toeleveringsbedrijven die zich willen verankeren in de almaar globaliserende toeleveringsketens van de automotive industrie, zullen dit maar kunnen in de mate dat zij innoverend en in een ontwikkelingsclusterverband optreden. De basis is en blijft echter dat men de eigen processen en productkwaliteit blijvend onder controle houdt. Het project 'Vervoeg de Keten' heeft daar op een zeer beperkte maar betekenisvolle wijze kunnen toe bijdragen."

Pieter Donck, voormalig directeur Agoria Automotive en projectindieners van 'Vervoeg de Keten'

Vervoeg de Keten (Automotive Supply Chain)

Een netwerk van toeleveranciers in de automobielsector



Projectleider Projectpartners

Agoria VZW (VL)

Nederland: Bosal Toba BV, Koltec-Necam BV, Metaalgieterij Giesen Holding BV, Dravima BV, Helvoet Elex BV, Sanko Nederland BV, Seacon Logistics, Collins & Aikman Deurne

Vlaanderen: Bosal Research NV, CMK Europe NV, Corus Aluminium Rolled Products, Heraeus Electro-Nite Intl. NV, Hercorub NV, L. Saccol NV, Facil & Cie GCV, Metaalgieterij Giesen, Rieter Automotive Belgium NV, Sikel NV, Fremach Plastics NV, BEWEL VZW, PI of Europe NV, Carcoustics, Efec NV

Budget Interreg-bijdrage Looptijd Contactpersoon

1.820.417 euro

910.208 euro

2,5 jaar (van 1 juli 2002 t.e.m. 31 december 2004)

Roderik Debusschere (Allanta)

T +32 (0)89 51 84 64 - E roderik.debusschere@allanta.be

Meer info online

www.allanta.be/vervoegdeketen.php



Integrale Aanpak Stroomgebied De Mark

Samen werk maken van waterecologie en -beheer in grensgebied



In het deelproject Stadsmark werden in Breda waterberging en natuur met respect voor de omgeving gecombineerd.

In het kort

Water stoort zich niet aan landsgrenzen en kan aan beide kanten van de grens voor overlast zorgen. Om water in het grensgebied goed te beheren, is een gezamenlijke aanpak noodzakelijk. Voor het grensoverschrijdende stroomgebied van Mark en Aa of Weerijis sloegen Vlaamse en Nederlandse waterpartners de handen in elkaar.

Het project

Het Stroomgebied De Mark is een grensoverschrijdend watersysteem in het grensgebied tussen Antwerpen en Breda met als twee belangrijkste beken de Mark en de Aa of Weerijis. In het verleden trokken vissen vanuit het westelijker gelegen volkerak-Zoommeer (het derde grootste zoetwatermeer van Nederland) richting Vlaamse bovenlopen in het Stroomgebied De Mark om zich voort te planten. Normalisatie van de waterlopen en de aanleg van stuwen had echter geleid tot de achteruitgang van de visstand in het hele stroomgebied. Bovendien was er regelmatig sprake van wateroverlast. Zowel aan Nederlandse als aan Vlaamse zijde kwamen de betrokken instanties tot de conclusie dat de problemen die zich stelden, alleen door internationale samenwerking op een efficiënte manier konden aangepakt worden.

Het project 'Integrale Aanpak Stroomgebied De Mark' bracht waterpartners uit Vlaanderen en Nederland samen om gezamenlijk een aantal vraagstukken aan te pakken in de twee beekdalen van de Aa of Weerijis en De Mark. Vanuit de verschillende beleidsdoelstellingen voor het stroomgebied werden aan beide kanten van de landsgrens werden maatregelen geformuleerd om de aquatische ecologie en de waterhuishouding integraal aan te pakken. Door oevers natuurlijker in te richten en in het bijzonder de aanwezige obstakels passeerbaar te maken voor vissen, heeft het project geresulteerd in een verbetering van de leefomstandigheden voor flora en fauna. Hierbij werd ook aandacht

besteed aan de bescherming van de leefomgeving voor de mens door het creëren van waterberging om te beveiligen tegen hoog water. Het project werd als dusdanig opgebouwd uit verschillende deelprojecten, die elk afzonderlijk invulling gaven aan de gezamenlijke doelstelling.

In het verlengde van het uitvoeren van de verschillende maatregelen, wilden de projectuitvoerders duidelijk een aanzet geven tot een duurzame internationale samenwerking op het gebied van water en alle omgevingsfactoren. Ook het bevorderen van het milieubewustzijn bij alle betrokkenen en bij de bevolking stond voorop tijdens het project.



Vispassage langs de stuw Bakkebrug in de beek Aa of Weerijis, Rijsbergen



De resultaten

- ❖ In het kader van dit project werden met behulp van verschillende (innovatieve) technieken 13 vispassages aangelegd; hiermee werd 30 km beek als extra leefgebied voor vissen gecreëerd.
- ❖ Er werd in totaal 5 hectare ecologisch park ingericht, die ook ruimte biedt voor waterberging. Zo werd in een bestaand park in Breda waterberging gecombineerd met natuurlijke oevers: de oevers van de Mark werden hier op hoogte gebracht om meer bescherming te bieden tegen hoog water.
- ❖ De projectpartners voerden 5 hydrologische en ecologische studies uit (om bijvoorbeeld ruimte te zoeken voor water, recreatie en natuur of om een bepaalde plaats vispasseerbaar te maken), die de basis vormden voor uitvoering.
- ❖ Om vissen in het hele stroomgebied te inventariseren en te monitoren, werd voor beide kanten van de grens één methodiek ontwikkeld. Om de werkzaamheid van de aangelegde vispassages te controleren, werden vervolgens 6 visstandonderzoeken uitgevoerd.
- ❖ Om de milieubewustwording te bevorderen, werd veel aandacht besteed aan de communicatie rond het project. Zo werden voorlichtingssessies georganiseerd, verschillende folders uitgegeven, 13 informatiepanelen geplaatst, diverse media ingeschakeld en tot slot vond een afsluitend symposium over vismigratie plaats.
- ❖ Op basis van de resultaten van dit project werd besloten het gezamenlijke uitvoeren van het vismigratieonderzoek voor het hele stroomgebied alvast tot 2015 verder te zetten.



Vispassage langs de stuw Bergenstraat in de beek Mark, Minderhout



Het citaat

“Tijdens de uitvoeringsfase al bleek dat vissen “de nieuwe weg” die we hadden aangelegd, ook gevonden hadden en dat het visbestand in het stroomgebied was toegenomen. En op een dergelijk succes wil je natuurlijk verder bouwen! Dit project heeft de samenwerking tussen alle betrokken partijen versterkt en met financiële steun van Europa een duurzame basis gelegd voor een grenzeloze toekomst op het gebied van kennisuitwisseling over vismigratie.”

Frank van den Ring, tot augustus 2007 werkzaam bij het Waterschap Brabantse Delta en projectcoördinator Integrale Aanpak Stroomgebied De Mark

Integrale Aanpak Stroomgebied De Mark

Samen werk maken van waterecologie en -beheer in grensgebied



Projectleider
Projectpartners

Budget
Interreg-bijdrage
Looptijd
Contactpersoon

Meer info online

Waterschap Brabantse Delta (NL)
Vlaanderen: Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), Provincie Antwerpen
Nederland: Gemeente Breda
5.128.993 euro
2.479.976 euro
3,5 jaar (van 1 maart 2003 t.e.m. 30 september 2006)
Jollette Boomaars (Waterschap Brabantse Delta)
T +31 (0)76 564 10 81 – E j.boomaars@brabantsedelta.nl
www.brabantsedelta.nl/iasm