

**RAADGEVENDE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUXRAAD**

10 november 2004

**48^e Gezamenlijk verslag van de
regeringen inzake de totstandkoming en
de werking van de Economische Unie
tussen de drie Staten (2003) (doc. 713/1)**

VERSLAG

VERSLAG UITGEBRACHT NAMENS
DE COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE
ORDENING EN INFRASTRUCTUUR

DOOR
MEVROUW MAYA DETIÈGE ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Samenstelling van de commissie :
Voorzitter : de heer Doesburg
Leden : de heer Ansoms, mevr. Detiège, Frank, de heren
Geluk, Hessels, Koepp, mevrouw Koomen, de heren
Marinower, Perdieu, Sevenhans en Van der Ham.

**CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE
CONSULTATIF
DE BENELUX**

10 novembre 2004

**48^e Rapport commun des gouvernements
sur la réalisation et le fonctionnement
d'une Union économique entre les trois
États (2003) (doc. 713/1)**

RAPPORT

RAPPORT FAIT AU NOM DE
LA COMMISSION DE L'AMENAGEMENT
DU TERRITOIRE ET DE L'INFRASTRUCTURE

PAR
MME MAYA DETIÈGE ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Composition de la commission:
Président: M. Doesburg
Membres: M. Ansoms, Mmes Detiège, Frank, MM. Geluk,
Hessels, Koepp, Mme Koomen, MM. Marinower, Perdieu,
Sevenhans et Van der Ham.

De voorzitter verleent het woord aan de heer Peter Janssens, secretariaat-generaal van de Benelux Economische Unie, voor een toelichting bij de gedeelten van het Gezamenlijk Verslag die de commissie voor Ruimtelijke Ordening en Infrastructuur aanbelangen.

De heer Janssens wijst erop dat het Verslag handelt over het jaar 2003. Een aantal dossiers zijn inmiddels verder geëvolueerd. Waar nodig zal hij dat in zijn mondelinge toelichting aangeven.

Het redelijk grote tijdsverloop tussen de verslagperiode en het ogenblik waarop het verslag wordt besproken, heeft onder andere te maken met de beslissing de verslagperiode niet meer te laten samenvallen met het parlementaire jaar maar met het kalenderjaar.

Wat de ruimtegebonden samenwerking betreft, wordt de Beneluxwerking benaderd vanuit twee standpunten. Eerst wordt ingegaan op de Benelux als geheel en als sub-Europese regio. Vervolgens wordt ingegaan op de samenwerking in grensregio's en in deelgebieden.

Daarbij komen diverse werkvelden aan bod, waarbij vooral de werkvelden ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer de commissie voor Ruimtelijke Ordening en Infrastructuur aanbelangen.

Voor het werkveld ruimtelijke ordening, wat de Benelux als sub-Europese regio betreft, vormen de in oktober 2000 in Namen door de Ministeriële Werkgroep voor Ruimtelijke Ordening vastgestelde vier prioriteiten de leidraad. Tijdens de verslagperiode ging vooral aandacht naar de tweede en vierde prioriteiten, met name de afstemming rond de concepten «Eurocorridor» en «Stedelijke Netwerken» en de initiatie en coördinatie van projectvoorstellen onder Interreg IIIB.

Wat de eerste prioriteit betreft, ging veel aandacht naar het concept stedelijke netwerken, dat men nu ook terugvindt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, de Nederlandse Vijfde Nota en Nota Ruimte en het Luxemburgse *Programme directeur*.

Wat de tweede prioriteit betreft, moet worden vastgesteld dat in het kader van Interreg IIIB weinig projecten lopen of worden geïnitieerd die beleids-

Le président donne la parole à M. Peter Janssens, du secrétariat général de l'Union économique Benelux pour un exposé sur les parties du Rapport commun qui concernent la commission de l'Aménagement du territoire et de l'Infrastructure.

M. Janssens souligne que la Rapport traite de l'année 2003. Certains dossiers ont entre temps évolué. Il le précisera dans son exposé oral là où la nécessité s'en fera sentir.

Le délai relativement important qui s'est écoulé entre la période couverte par le rapport et le moment où ce rapport est examiné est notamment dû à la décision de ne plus faire coïncider la période couverte par le rapport avec l'année parlementaire mais avec l'année calendrier.

La coopération Benelux dans les matières à caractère territorial est appréhendée sous deux angles. L'examen porte tout d'abord sur le Benelux en tant que tel et en tant que région sous-européenne. Il traite ensuite de la coopération au niveau des régions frontalières.

Divers champs d'activités, et plus particulièrement l'aménagement du territoire, les communications et les transports, concernent la commission de l'Aménagement du territoire.

Pour ce qui est du champ d'activité «aménagement du territoire», en ce qui concerne le Benelux comme région sub-européenne, le fil conducteur est constitué des quatre priorités définies en octobre 2000 à Namur par le groupe de travail ministériel Aménagement du territoire. Au cours de la période couverte par le rapport, les deuxième et quatrième priorités ont tout particulièrement retenu l'attention. Il s'agit de la coordination concernant les concepts de «Eurocorridor» et de «Réseaux urbains» et de l'initiation et de la coordination de propositions de projets sous Interreg IIIB.

Concernant la première priorité, il a été abondamment question du concept de réseaux urbains que l'on retrouve désormais aussi dans le *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*, dans la *Nederlandse Vijfde Nota* et dans la *Nota Ruimte* ainsi que dans le Programme directeur luxembourgeois.

À propos de la deuxième priorité, il faut constater que, dans le cadre d'Interreg IIIB, peu de projets en cours ou initiés répondent aux besoins dé-

ondersteunend of terugkoppelend aansluiten bij de Tweede Structuurschets Benelux.

Uiteraard ging in 2004 ook de nodige aandacht naar het programma van het Nederlandse EU-voorzitterschap, waarbij onder andere een belangrijke vergadering werd gewijd aan de ruimtelijke ordening. Zeer belangrijk om weten is dat daarbij een voor het Europese niveau en beleid nieuw concept aan de orde was, dat van de territoriale cohesie.

Voor de Benelux als zodanig verwijst de heer Janssens naar het Achtenveertigste Gezamenlijk Verslag, meer bepaald wat betreft het *Schéma de Développement de l'Espace Sar-Lor-Lux*, het *Programme directeur*, de Nota Ruimte en de herziening van het Structuurplan Vlaanderen.

Hij herinnert er ook aan dat het secretariaat-generaal BEU in samenwerking met de betrokken partners een overzicht heeft opgesteld van de wettelijke en organisatorische stelsels inzake ruimtelijke ordening van de verschillende Benelux-entiteiten. Het gaat om een belangrijk hulpmiddel voor iedereen die te maken krijgt met dossiers met grensoverschrijdende aspecten of consequenties.

Wat het werkveld verkeer en vervoer betreft, moet vooreerst worden vermeld dat, gelet op de versnippering van de samenwerking over een groot aantal werkgroepen, in 2003 de aanzet werd gegeven om die samenwerking te stroomlijnen door een overleg te organiseren tussen de leidende ambtenaren op het vlak van verkeer en vervoer.

Er kan worden verwezen naar een vergadering van begin 2004 waarop onder meer werd vastgesteld dat een aantal nieuwe items aan bod moeten komen in het kader van Benelux, en werd vooruitgeblikt op de agenda van het Nederlands voorzitterschap op een ogenblik waarop er nog ruimte was voor enige beleidsbeïnvloeding.

Er werd onder andere afgesproken de Benelux-samenwerking inzake maritiem vervoer te activeren. Er wordt verwezen naar het Gezamenlijk Verslag (stuk 713/1, blz. 40).

Wat het wegvervoer betreft, kan worden vermeld dat *Euro-Contrôle-Route* verder uitbreidt, met de

finis dans le cadre de la politique de la Deuxième Esquisse de Structure Benelux.

En 2004, l'attention requise a bien évidemment été accordée au programme de la présidence néerlandaise de l'UE, une réunion importante ayant notamment été consacrée à l'aménagement du territoire. Il est très important, à cet égard, de savoir qu'il a été question d'un concept nouveau pour le niveau et la politique européens, celui de cohésion territoriale.

Pour le Benelux en tant que tel, M. Janssens se réfère au quarante-huitième rapport commun, plus particulièrement en ce qui concerne le Schéma de Développement de l'Espace Sar-Lor-Lux, le Programme directeur, la *Nota Ruimte* et la révision du *Structuurplan Vlaanderen*.

Il a également rappelé que le secrétariat Général UEB a établi, avec les partenaires concernés, un aperçu des régimes légaux et organisationnels en matière d'aménagement du territoire des différentes entités Benelux. Il s'agit d'un instrument important pour tout qui est concerné par des dossiers présentant des aspects ou ayant des conséquences transfrontaliers.

En ce qui concerne le champ d'activité «communications et transport», il convient avant tout de signaler que, l'égard à l'éparpillement de la coopération entre un grand nombre de groupes de travail, une tentative a été faite en 2003 pour mieux organiser cette coopération par l'organisation d'une concertation entre les fonctionnaires dirigeants compétents pour les communications et le transport.

Il peut être fait référence à une réunion qui s'est tenue début 2004 et au cours de laquelle il a notamment été constaté qu'un certain nombre de thèmes nouveaux doivent être abordés dans le cadre du Benelux; il y a également été question de l'agenda de la présidence néerlandaise à un moment où il était encore possible d'influer quelque peu sur les décisions.

Il a notamment été convenu d'activer la coopération Benelux en matière de transport maritime. Il est renvoyé au Rapport commun (doc. 713/1, p. 40).

En ce qui concerne le transport routier, il faut signaler que l'extension d'*Euro-Contrôle-Route* se

toetreding van nieuwe leden (Polen, Oostenrijk) en nieuwe waarnemers (bijvoorbeeld Roemenië). Het werkterrein van Euro-Contrôle-Route zijn de wegcontroles in al hun facetten, met inbegrip van de onderlinge afstemming, de kennisoverdracht, enz. Doelstelling is het bevorderen van de veiligheid en het vrijwaren van de concurrentieverhoudingen.

Ten slotte moet ook kort worden verwezen naar het openbaar vervoer en naar de studiedag die in september 2003 door de Vlaamse Openbare Vervoersmaatschappij «De Lijn» werd georganiseerd. De inzichten inzake beleid en financiering in de Beneluxlanden lopen nogal uiteen. De studiedag bood een goede mogelijkheid om informatie uit te wisselen over de verschillende standpunten en hun ontwikkeling.

De heer Janssens overloopt vervolgens het gedeelte van het verslag dat gewijd is aan de Beneluxwerking in de grensregio's.

In het grensgebied Vlaanderen-Nederland ontstond een nieuwe traditie met de jaarlijkse «*Open Minds*»-bijeenkomsten (juli 2002 Antwerpen, 17 september 2003 Bergen-op-Zoom). Jaarlijkse bijeenkomsten van de gouverneurs of commissarissen van de Koningin en de gedeputeerden enerzijds en de directeuren-generaal anderzijds moeten de bestuurlijke koepel vormen voor de grensoverschrijdende samenwerking en leiden tot een sterkere bestuurlijke inbedding van de samenwerking.

De focus op de grensoverschrijdende samenwerking wordt ook verbreed tot al wat ruimtelijk gebonden is of er consequenties voor heeft, en men wil ambtelijke verkokering tegengaan.

Het is de bedoeling dat de koepel nadrukkelijker de samenwerking aanstuurt en erop toeziet. Dat heeft ook consequenties voor de Vlaams-Nederlandse Grenscommissie (VLANED), die instaat voor de ambtelijke uitvoering.

Er moet ook kort worden verwezen naar de activiteiten van de Rijn-Schelde Delta Samenwerkingsorganisatie, onder andere naar het RoBrAnt-project, dat poogt een globale visie rond de beleids- en infrastructuurontwikkelingen in het hele – ruime – gebied te ontwikkelen, wat een grote en moeilijke opdracht is, en naar de Rijn-Schelde Delta Haven-samenwerking.

poursuit avec l'adhésion de nouveaux membres (Pologne et Autriche) et la venue de nouveaux observateurs (dont la Roumanie). Le domaine d'activité d'Euro-Contrôle-Route sont les contrôles routiers sous tous leurs aspects, en ce comprises l'harmonisation mutuelle, le transfert de connaissances, etc. L'objectif est de promouvoir la sécurité et de préserver les conditions de concurrence.

Enfin, il faut évoquer brièvement les transports en commun et la journée d'étude organisée en septembre 2003 par la société flamande de transports en commun «*De Lijn*». Les opinions concernant la politique et le financement dans les pays du Benelux divergent sensiblement. La journée d'étude a permis l'échange d'informations à propos des différents points de vue et de leur développement.

M. Janssens a ensuite passé en revue la partie du rapport consacrée au fonctionnement du Benelux dans les régions frontalières.

Dans la région frontalière de la Flandre et des Pays-Bas, une nouvelle tradition a vu le jour avec les réunions annuelles «*Open Minds*» (juillet 2002 Anvers, 17 septembre 2003 Bergen-op-Zoom). Des rencontres annuelles des gouverneurs ou des commissaires de la Reine et des députés provinciaux d'une part et des directeurs généraux d'autre part doivent constituer la structure faîtière de la coopération transfrontalière et déboucher sur un ancrage administratif plus fort de la coopération.

La focalisation sur la coopération transfrontalière est également étendue à tout ce qui touche au territoire ou a des conséquences dans ce domaine et l'on veut éviter le compartimentage administratif.

La structure faîtière doit promouvoir une coopération accrue et veiller à ce qu'elle soit une réalité, ce qui a également des conséquences pour la *Vlaams-Nederlandse Grenscommissie (VLANED)* qui assure la mise en œuvre au plan administratif.

Il faut se référer aussi aux activités de l'organisation de coopération Delta Rhin-Escaut, notamment au projet RoBrAnt qui tend à développer une vision globale concernant les développements politiques et infrastructurels dans tout le – vaste – espace, ce qui est un objectif de taille ardu, ainsi qu'à la coopération portuaire dans le Delta Rhin-Escaut.

Wat de IJzeren Rijn betreft, was er in de verslagperiode weinig evolutie in het dossier, maar het is niet uitgesloten dat er eerlang nieuws te rapen valt.

Wat het grensgebied Oost/MHAL betreft, kan worden gemeld dat de ministers-presidenten van Nederland en Noordrijn-Westfalen aansturen op een activering van de samenwerking en die nauwer willen laten aansluiten bij het lopend Beneluxoverleg. In het verleden was Noordrijn-Westfalen meer een passief waarnemer.

Wat de projecten betreft die in dit grensgebied aan de orde zijn, verwijst de heer Janssens onder andere naar wat in het verslag wordt vermeld met betrekking tot het Drielandenparkproject, het stedenoverleg, het openbaar vervoer, het goederenvervoerproject, enz. Voor veel punten is het MHAL-gebied een belangrijk oefenterrein, en er wordt ernstig werk geleverd.

Wat het Maasstroomgebied betreft, verwijst de heer Janssens onder andere naar het dossier van de vierde sluis in Ternaaien, die ook in de projectenlijst van het Trans-Europese vervoersnetwerk voorkomt.

Voor het grensgebied *Sud* moet worden opgemerkt dat de nadruk van de samenwerking vooral ligt op het vlak van natuur en landschap. De problemen van ruimtelijke ordening komen vooral in het kader van Sar-Lor-Lux aan de orde.

Wat ten slotte het grensgebied Benelux–Nord-Pas-de-Calais betreft, kan worden vermeld dat het secretariaat-generaal BEU zich wat in een onduidelijke positie bevindt. Er is behoefte aan een overlegplatform, maar er werden nog geen duidelijke keuzes gemaakt. De Beneluxsamenwerking zit er dus wat in de wachtkamer, wat niet belet dat er al het een en het ander gebeurt.

De heren Timmermans en Geluk danken de heer Janssens voor zijn toelichting bij het uitstekende verslag. Dat vormt een goede informatiebron voor de Beneluxraad. De heer Geluk suggereert dat het verslag eventueel wat pregnanter zou kunnen aangeven op welke punten er behoefte is aan of ruimte voor een initiatief van de Beneluxraad.

Le dossier du Rhin de fer n'a guère progressé au cours de la période couverte par le rapport, mais il n'est pas exclu qu'il se passe quelque chose sous peu.

À propos de la région frontalière Est/MHAL, il est à signaler que les ministres présidents des Pays-Bas et de la Rhénanie-Westphalie demandent une activation de la coopération qu'ils souhaitent mettre en relation plus étroite avec la concertation Benelux en cours. Par le passé, la Rhénanie-Westphalie était davantage un observateur passif.

En ce qui concerne les projets à l'ordre du jour dans cette région frontalière, M. Janssens a notamment renvoyé à ce qui figure dans le rapport à propos du projet des trois frontières, de la concertation urbaine, des transports en commun, du projet en matière de transport de marchandises, etc. À maints égards, la région MHAL constitue un important terrain d'expériences et un travail important y est fourni.

En ce qui concerne le bassin mosan, M. Janssens a renvoyé notamment au dossier de la quatrième écluse à Ternaaien, qui figure également sur la liste des projets du réseau transeuropéen de transport.

Il est observé à propos de la région frontalière *Sud* que la coopération est essentiellement axée sur la nature et les paysages. Les problèmes d'aménagement du territoire se posent essentiellement dans le cadre de Sar-Lor-Lux.

Enfin, en ce qui concerne la région frontalière Benelux–Nord-Pas-de-Calais, on peut souligner que la position qu'occupe le secrétariat Général UEB est quelque peu imprécise. Il faut une plate-forme de concertation mais il n'a pas encore été procédé à des choix précis. La coopération Benelux est donc un peu à l'arrêt ce qui n'empêche que des choses se font.

MM. Timmermans et Geluk remercient M. Janssens pour son exposé sur l'excellent rapport. Il s'agit pour le Conseil de Benelux d'une excellente source d'information. M. Geluk suggère que le rapport indique de manière un peu plus précise où le Conseil de Benelux devrait ou pourrait prendre des initiatives.

Wat het allerlaatste punt van de uiteenzetting van de heer Janssens betreft, merkt de heer Timmermans op dat in het grensgebied Benelux–Nord-Pas-de-Calais inderdaad van alles aan de gang is, onder andere op het vlak van de economische ontwikkeling, met Rijsel als motor, maar dat men in België soms de indruk krijgt dat veel over de hoofden van de Belgische partners verloopt. Er is nog te weinig overleg, onder andere inzake de vervoersstromen, de mobiliteitseffecten, enz. Dat geldt trouwens ook tussen Vlaanderen en Wallonië.

De rapporteur,

M. DETIÈGE

De voorzitter,

T. DOESBURG

À propos du tout dernier point de l'intervention de M. Janssens, M. Timmermans relève qu'il se passe en effet beaucoup de choses dans la région frontalière Benelux–Nord-Pas-de-Calais, notamment sur le plan du développement économique, avec Lille comme moteur, mais qu'on a parfois le sentiment en Belgique que beaucoup de décisions se prennent en dehors du partenaire belge. La concertation est encore insuffisante, notamment en ce qui concerne les flux de transport, les effets sur le plan de la mobilité, etc. C'est du reste aussi le cas entre la Flandre et la Wallonie.

Le rapporteur,

M. DETIÈGE

De voorzitter,

T. DOESBURG