

**RAADGEVENDE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUXRAAD**

22 november 2007

**Eenenvijftigste gezamenlijk verslag
van de Regeringen aan
de Raadgevende Interparlementaire
Beneluxraad inzake de totstandkoming
en de werking van de Economische Unie
tussen de drie Staten**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE RUIMTELIJKE ORDENING
EN INFRASTRUCTUUR

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER SENESAEL ⁽¹⁾

(1) Samenstelling van de commissie voor Ruimtelijke ordening en Infrastructuur:
Voorzitter: de heer Blom
Leden: Mevrouw Andrich, de heren Biskop, Hessels, Lebrun, Marinower, Senesael, Sevenhans, en van der Ham.

**CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE
CONSULTATIF
DE BENELUX**

22 novembre 2007

**Cinquante-et-unième rapport
commun des Gouvernements au Conseil
interparlementaire consultatif de Benelux
sur la réalisation et le fonctionnement
de l'Union économique entre
les trois Etats**

RAPPORT

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

PAR
M. SENESAEL ⁽¹⁾

(1) Composition de la commission de l'Aménagement du territoire et de l'Infrastructure:
Président: M. Blom
Membres: Mme Andrich, MM. Biskop, Hessels, Lebrun, Marinower, Senesael, Sevenhans, et M. van der Ham.

De commissie besprak het eenenvijftigste gezamenlijk verslag van de Regeringen inzake de totstandkoming en de werking van de Economische Unie tijdens haar vergadering van 22 oktober 2007.

Toelichting bij het verslag

De heer Peter Janssens, afdelingshoofd T & S, Secretariaat-generaal, Benelux Economische Unie (BEU), overloopt deel 2, punten 1 en 2, van het eenenvijftigste gezamenlijk verslag, die de aangelegenheden behandelen die tot het werkveld van de commissie behoren. Hij licht kort een aantal belangrijke aandachtspunten toe.

In het verslagjaar 2006, zoals in 2007 tot op heden, waren er vrij veel activiteiten op het vlak van **verkeer en vervoer**.

De discussie over de wegbeprijzing, die in 2006 werd gestart (wegvignet, kilometerheffing enz.), is nog volop aan de gang. Zonder vooruit de lopen op het uiteindelijke resultaat, kan wel worden vastgesteld dat alle partijen een oplossing wensen in Beneluxverband. Het is niet de bedoeling dat elk land of elk gewest een andere regeling zou opleggen, of dat de voertuigen voor elk land of elk gewest met een andere apparatuur zouden moeten worden uitgerust.

Er ging ook veel aandacht naar de relatie tussen verkeer en vervoer enerzijds en luchtkwaliteit anderzijds. In Nederland schortte de Raad van State een aantal projecten op omdat meer aandacht moest worden besteed aan het probleem van de toename van het fijn stof (bijvoorbeeld Tweede Maasvlakte). Ook de Europese regelgeving verplicht tot een grotere aandacht voor de materie.

De focus bij de behandeling van deze aangelegenheid lag vooral op de luchtkwaliteit in de havens en in de steden.

Er moet in dat kader ook worden gewezen op het dossier van de langere en zwaardere vrachtwagens, ook megatrucks, ecotrucks, enz. genoemd. Deze vrachtwagens, met een maximumlengte van 25 meter en een maximumgewicht van 60 ton,

La commission a examiné le 51^e rapport des Gouvernements sur la réalisation et le fonctionnement de l'Union économique au cours de sa réunion du 22 octobre 2007.

Présentation du rapport

M. Peter Janssens, chef de département T & S du Secrétariat Général de l'Union Economique Benelux (UEB), parcourt la partie 2, points 1 et 2, du 51^e rapport qui traite des domaines qui relèvent de la commission. Il expose brièvement un certain nombre de points prioritaires.

Au cours de l'année 2006 couverte par le rapport, ainsi qu'en 2007 jusqu'à ce jour, les activités ont été nombreuses dans **le secteur de la circulation et du transport**.

La discussion sur le péage routier, amorcée en 2006 (vignette autoroutière, prélèvement kilométrique, etc.), bat toujours son plein. Sans vouloir préjuger du résultat final, on peut constater que toutes les parties sont demandeuses d'une solution dans le cadre du Benelux. Il ne s'agit pas pour chaque pays ou région d'imposer une réglementation différente, ni que les véhicules soient équipés d'un appareillage différent selon le pays ou la Région.

Le lien entre la circulation et le transport d'une part et la qualité de l'air d'autre part a également fait l'objet d'une grande attention. Aux Pays-Bas, le Conseil d'Etat a suspendu des projets parce qu'il convenait d'être plus attentif au problème de l'augmentation de la quantité de particules (par ex. Deuxième bassin industriel de la Meuse). De même, la réglementation européenne préconise une attention plus soutenue pour cette matière.

Dans le cadre de l'examen de cette matière, l'accent a été mis sur la qualité de l'air dans les ports et dans les villes.

Il faut évoquer aussi dans ce contexte le dossier des camions plus grands et plus longs, également appelés megatrucks, ecotrucks, etc. Le recours à ces camions, d'une longueur maximum de 25 m et d'un poids maximum de 60 tonnes, pourrait influencer

zouden een gunstige invloed kunnen hebben op het milieu, door een vermindering van het aantal vrachtwagenkilometers en dus van het gebruik en de uitstoot.

Men moet nochtans rekening houden met alle mogelijke aspecten en gevolgen (logistieke aspecten, verkeersveiligheid, congestie, intermodaliteit, milieu).

In Nederland worden dergelijke vrachtwagens toegelaten op een aantal trajecten in het kader van proefprojecten. De proefperiode werd inmiddels verlengd. Er werd voor gezorgd dat alle Beneluxpartners (landen, gewesten) mee kunnen genieten van de ervaring en de resultaten van de proefprojecten.

Voorts zij gewezen op de verdere evolutie van *Euro Contrôle Route*. Dit samenwerkingsverband, oorspronkelijk gestart op het niveau van de Benelux, telt nu al 18 partners, zowel volwaardige leden als actieve waarnemers.

De controle richt zich specifiek op vrachtwagens, maar tengevolge van sommige incidenten ook meer en meer op personenvervoer per autocar. In maart 2007 tekenden de betrokken ministers een nieuwe administratieve overeenkomst. Het belang van de samenwerking en de nood aan stroomlijning werden op die wijze bestuurlijk bevestigd.

Wat het punt Verkeer en Vervoer betreft, zij tenslotte nog gewezen op de werkzaamheden van BIVEC, voluit de *Benelux Interuniversitaire Groepering van Vervoerseconomen*.

BIVEC is een denktank die alle instellingen van universitair niveau van de Benelux verenigt, maar ook anderen die actief zijn op het terrein van de vervoerseconomie.

In 2006 organiseerden het Secretariaat-Generaal en BIVEC gezamenlijk een colloquium over het onderwerp Transport en Energie. Het transport is een grote verbruiker van energie en heeft daardoor een grote impact op het milieu.

Zeer onlangs werd een nieuw gezamenlijk colloquium georganiseerd over het thema Transport en Ruimtelijke Ordening. Men stelt bijvoorbeeld vast

favorablement sur l'environnement, par la réduction du nombre de kilomètres/camion et, partant, de la consommation et des émissions.

Il faut toutefois tenir compte de tous les aspects et conséquences possibles (aspects logistiques, sécurité routière, congestion, inter-modalité, environnement).

Aux Pays-Bas, la circulation de tels camions est autorisée sur certains trajets dans le cadre de projets expérimentaux. La période d'essai a entre temps été prolongée. Il a été fait en sorte que tous les partenaires du Benelux (pays, régions) puissent bénéficier de l'expérience et des résultats obtenus dans le cadre de ces projets expérimentaux.

Il convient aussi de souligner l'évolution d'Euro Contrôle Route. Cette structure de coopération, initialement lancée au niveau du Benelux, compte déjà aujourd'hui 18 partenaires, avec le statut de membres effectifs ou d'observateurs.

Le contrôle porte spécifiquement sur les camions mais de plus en plus aussi, à la suite de certains incidents, sur le transport de personnes en autocar. En mars 2007, les ministres concernés ont signé une nouvelle convention administrative. L'importance de la coopération et le besoin d'un profilage ont ainsi été confirmés.

En ce qui concerne la Circulation et le Transport, il convient enfin de souligner brièvement les travaux du GIBET, le groupement Interuniversitaire des Economistes du Transport du Benelux.

Le GIBET est un groupe de réflexion qui réunit tous les organes de niveau universitaire du Benelux, mais aussi d'autres, qui sont actifs dans le domaine de l'économie des transports.

En 2006, le Secrétariat Général et le GIBET ont organisé un colloque sur le transport et l'Energie. Le transport est très énergivore et son impact sur l'environnement est dès lors très grand.

Très récemment, un nouveau colloque a été organisé en commun sur le thème du Transport et de l'Aménagement du territoire. On observe

dat nieuwe vervoersinfrastructuur leidt tot nieuwe vestigingen van bedrijven of dat de aanleg van bedrijventerreinen leidt tot nieuwe vragen inzake infrastructuur, maar dat de wisselwerking tussen de beide zaken moet worden versterkt. Nu volgen zij elk een eigen logica, met soms onvoldoende aandacht voor de wederzijdse consequenties.

Dergelijke colloquia maken het mogelijk denkers (onderzoekers) en doeners (beleids mensen uit de openbare of de private sector) bijeen te brengen rond deze belangrijke thema's.

Wat **het werkveld Ruimte** betreft, ging onder andere veel aandacht naar de stedelijke netwerken en naar het thema «*Framework for action*».

De Benelux kent een aantal stedelijke netwerken zoals de «Randstad», de «Vlaamse Ruit» (Antwerpen–Leuven–Brussel–Gent), de metropool Brussel. Sommige stedelijke netwerken liggen op de buitengrenzen van de Benelux: «Kortrijk–Rijsel–Roubaix–Tourcoing–Moeskroen» of het MAHHL-netwerk (Maastricht, Aken, Hasselt, Heerlen, Luik). Stedelijke samenwerking in dergelijke netwerken opent een aantal mogelijkheden, bijvoorbeeld inzake cultureel aanbod, optimalisering van tussenstedelijke verbindingen, enz.

Het «*Framework for action*»-initiatief kadert in het Interreg IIIB NWE-programma. Het is een analyse van de ruimtelijke situatie in Noordwest-Europa met het oog op de verdere ontwikkeling.

De Benelux-samenwerking met betrekking tot dit initiatief was er in de eerste plaats op gericht na te gaan hoe men zich als Beneluxpartners beter kon positioneren wat de voorgestelde projecten betrof, en hoe men er kon voor zorgen dat de ter beschikking gestelde middelen worden aangewend in een ook voor de Benelux gunstige zin.

Inzake het thema «Ruimte» moet ook worden verwezen naar de Benelux-Overeenkomst Grensoverschrijdende Samenwerking.

par exemple que l'aménagement de nouvelles infrastructures de transport se traduit par l'établissement de nouvelles entreprises ou encore que la création de zones industrielles génère de nouvelles demandes en infrastructure. L'interaction entre les deux aspects doit toutefois être renforcée. Aujourd'hui, chaque aspect a sa logique propre et les conséquences de l'un sur l'autre sont parfois perdues de vue.

De tels colloques permettent de réunir sur ces thèmes importants les penseurs (chercheurs) et les acteurs (les responsables des secteurs public ou privé) concernés.

En ce qui concerne **le champ d'activité Espace**, une large attention a été consacrée aux réseaux urbains et au thème «*Framework for action*».

Il existe dans le Benelux un certain nombre de réseaux urbains comme le «Randstad», le «Vlaamse Ruit» (Anvers–Louvain–Bruxelles–Gand) et la métropole bruxelloise. Certains réseaux urbains se situent aux frontières extérieures du Benelux: «Courtrai–Lille–Roubaix–Tourcoing–Mouscron» ou le réseau MAHHL (Maastricht, Aix-la-Chapelle, Hasselt, Heerlen, Liège). La coopération urbaine au sein de tels réseaux ouvre un certain nombre de possibilités, par exemple en matière d'offre culturelle, d'optimisation de liaisons interurbaines, etc.

L'initiative «*Framework for action*» s'inscrit dans le programme Interreg IIIB NWE. Il s'agit d'une analyse de la situation spatiale dans l'Europe du nord-ouest en vue du développement ultérieur de celle-ci.

La coopération Benelux concernant cette initiative visait en premier lieu à déterminer la manière pour les partenaires du Benelux de se positionner plus adéquatement par rapport aux projets proposés et de faire en sorte d'utiliser plus efficacement les moyens mis à disposition dans un sens qui soit également favorable au Benelux.

A propos du thème «Espace», il y a lieu de se référer aussi à la Convention Benelux en matière de coopération transfrontalière.

Deze overeenkomst biedt een juridische basis voor grensoverschrijdende samenwerking tussen lokale besturen, onder andere via een openbaar orgaan, het Grensoverschrijdend Openbaar Lichaam. Dat kan min of meer vergeleken worden met de Belgische «intercommunales» of de Nederlandse «openbare lichamen».

Zeer onlangs nog werd een samenwerkingsakkoord gesloten tussen de stad Gent en de gemeente Terneuzen dat moet leiden tot een grotere tewerkstelling van Vlaamse laaggeschoolden uit de Gentse regio in de Nederlandse tuinbouwsector van de regio Terneuzen.

Er is nood aan actualisering van de modelstatuten van de Grensoverschrijdende Openbare Lichamen. Daarmee werd een aanvang gemaakt.

Er moet ook kort worden gewezen op de Europese Verordening van 5 juli 2006 betreffende een Europese groepering voor territoriale samenwerking. Die verordening levert een nieuwe juridische basis voor de vorming van een juridisch interterritoriaal of grensoverschrijdend samenwerkingsverband. Samenwerkingsverbanden die op die basis worden opgericht, hebben rechtspersoonlijkheid.

Het nieuw instrument kan onder andere dienstig zijn op het vlak van grensoverschrijdende samenwerking aan de buitengrenzen van de Benelux, zoals bijvoorbeeld de samenwerking met Duitse partners aan de oostgrenzen van de Benelux.

Tot slot van zijn overzicht verwijst de heer Janssens nog naar een aantal specifieke punten op het vlak van de werking in **de grensgebieden**.

In het grensgebied Vlaanderen–Nederland werd onder andere een nieuw systeem van grensoverschrijdende planconsultatie op punt gesteld, waarbij de «buren» van over de grens dezelfde informatie en inspraakmogelijkheden krijgen met betrekking tot de plannen en projecten als de eigen ingezetenen. Het idee is eenvoudig, maar de technische uitwerking was wat moeilijker omdat de planningsstructuur en –procedures uiteenlopen in de drie landen (en regio's).

Cette convention offre une base juridique pour une coopération transfrontalière entre administrations locales, entre autres par le biais d'un organe public, l'Organe public transfrontalier, que l'on pourrait comparer aux «intercommunales» belges ou aux «organes publics néerlandais».

Très récemment encore, un accord de coopération a été conclu entre la ville de Gand et la commune de Terneuzen. Cet accord doit permettre d'améliorer l'emploi parmi les Flamands faiblement scolarisés de la région de Gand par l'accès à l'emploi dans le secteur horticole de la région de Terneuzen.

Il y a lieu d'actualiser les statuts modèles des organes publics transfrontaliers. Le processus a été engagé.

Il faut également rappeler brièvement le règlement européen du 5 juillet 2006 relatif à un groupement européen de coopération territoriale. Ce règlement offre une nouvelle base juridique pour la constitution d'une structure de coopération juridique inter-territoriale ou transfrontalière. Les structures de coopération créées sur cette base sont dotées de la personnalité morale.

Le nouvel instrument peut être utile dans le domaine de la coopération transfrontalière aux frontières extérieures du Benelux, comme par exemple dans le cadre de la coopération avec des partenaires allemands aux frontières est du Benelux.

En conclusion de son exposé, M. Janssens évoque un certain nombre de points spécifiques dans le domaine du fonctionnement dans **les régions frontalières**.

Un nouveau système transfrontalier de consultation de projets mis au point dans la région frontalière entre la Flandre et les Pays-Bas permet aux «voisins» de l'autre côté de la frontière d'obtenir des informations et d'être consultés à propos de projets au même titre que les autochtones. Si l'idée est simple, sa mise en oeuvre technique s'est avérée quelque peu plus difficile parce que la structure et les procédures de planification diffèrent d'un pays (et région) à l'autre.

Wat de concrete projecten betreft, kunnen onder andere het project van de verbinding Eindhoven–Hasselt worden vermeld of het project tot bewaking en verbetering van de landschappelijke en fysieke kwaliteit van het gebied tussen Antwerpen en Eindhoven. Voor de andere concrete projecten kan wordt verwezen naar het jaarverslag.

Er zij ook verwezen naar de werkzaamheden van de Rijn–Schelde–Delta-samenwerking. De samenwerking is intens en wordt ondersteund door een specifieke eigen projectorganisatie. Een van de vele activiteiten in 2006 was het opmaken van een Delta-Landschapsatlas waarin de diverse landschappelijke kwaliteiten van het gebied in beeld worden gebracht (ruimtelijke kwaliteit, esthetische kwaliteit, landschapswaarde enz.).

Eerlang wordt een akkoord afgesloten tussen alle betrokken gedeputeerden, en aldus de bestuurlijke basis voor de samenwerking bevestigd en versterkt.

In het Vlaams-Nederlands grensgebied was er ook bestuurlijk overleg over de mogelijke uitbreiding van het Zwin, een van de natuurmaatregelen waarvan sprake in de Belgisch-Nederlandse akkoorden met betrekking tot het Schelde-estuarium.

Het Zwin ligt thans integraal op het Belgisch grondgebied. De eventuele uitbreiding zou mogelijk voor een deel op Nederlands grondgebied worden gerealiseerd.

Wat het Oostelijk grensgebied betreft, kan onder andere worden verwezen naar het Drielandenpark-project dat in 2006 bestuurlijk werd herbevestigd. De bedoeling van het project is de kwaliteit van het gebied gaaf te houden zodat de economische baten ervan (o.a. toerisme) geen schade lijden.

Er ging ook aandacht naar het probleem van het grensoverschrijdend openbaar vervoer. Het openbaar vervoer in grensgebieden is dikwijls wat problematisch, zowel tengevolge van de aanwezigheid van de landsgrenzen als zodanig als ten gevolge van de verschillen tussen de landen op het vlak van het beleid en de wetmatigheden van het openbaar vervoer. Een van de punten die aan bod kwamen was o.a. een light-railverbinding Maastricht–Hasselt.

En ce qui concerne les projets concrets, on peut citer le projet de liaison entre Eindhoven et Hasselt ou encore le projet de surveillance et d'amélioration de la qualité paysagère et physique de la zone comprise entre Anvers et Eindhoven. Concernant d'autres projets concrets, il peut être renvoyé au rapport annuel.

Il faut se référer aussi aux travaux dans le cadre de la coopération du Delta-Rhin-Escaut. La coopération est intense et est soutenue par une organisation de projet spécifique. On peut épingler parmi les nombreuses activités de 2006 la confection d'un atlas paysager du Delta qui illustre les différentes qualités paysagères de la région (qualité spatiale et esthétique, valeur paysagère, etc.).

Un accord, qui doit être conclu incessamment entre tous les représentants concernés, confirmera et renforcera la base administrative de la coopération.

Une concertation au niveau administratif a également été menée dans la région frontalière entre la Flandre et les Pays-Bas sur l'extension éventuelle du Zwin, l'une des mesures touchant aux zones naturelles dont il est question dans les accords belgo-néerlandais sur l'estuaire de l'Escaut.

Actuellement, le Zwin est entièrement en territoire belge. L'extension pourrait éventuellement se faire pour partie en territoire néerlandais.

En ce qui concerne la zone frontalière est, on peut citer le projet de parc paysager entre les trois pays qui a été reconfirmé au plan administratif en 2006. Le projet a pour objet la préservation de la qualité de la région afin d'éviter qu'il soit porté atteinte aux avantages économiques qu'elle comporte (le tourisme notamment).

Le transport public transfrontalier a également retenu l'attention. Son organisation est parfois rendue difficile en raison des limites territoriales des pays et des différences entre les politiques qui y sont mises en oeuvre et les législations qui y sont appliquées. Parmi les points évoqués, il y a notamment la liaison ferroviaire légère entre Maastricht et Hasselt.

Het tripartiete Maasoverleg (Wallonië, Nederland, Vlaanderen) nam een nieuwe start in 2006. Het brengt de verschillende beheerders van de Maas samen en biedt een kader voor overleg en afspraken over diverse aspecten met betrekking tot het beheer van de rivier, o.a. inzake debiet, scheepvaart, enz. De heer Janssens verwijst naar het jaarverslag, blz. 44.

Wat de vierde sluis van Ternaaien betreft, zijn de studies en de milieu-effectenrapporten klaar. De fase van de vergunningsverlening wordt nu opgestart. De vooropgestelde datum voor de start van de werken, namelijk 2008, geldt nog altijd, maar alles hangt uiteraard af van het verloop van de vergunningsfase.

Bespreking

De heer Sevenhans bedankt de heer Janssens voor zijn uiteenzetting, waarin de meest interessante punten aan bod kwamen.

Een aantal van die punten zijn inziens de commissie op het lijf geschreven: de extra lange vrachtwagens, maar ook de hele vervoersproblematiek in het algemeen. Hij verwijst naar de stemmen die zeer onlangs zijn opgegaan om de vrachtwagens op de spitsuren uit het verkeer te weren.

De heer Sevenhans vraagt wat meer uitleg over de uitbreiding van het Zwin. **De heer Janssens** preciseert vooreerst dat de uitbreiding van het Zwin een van de opties was die deel uitmaken van de maatregelen inzake de natuur in het dossier van de Westerschelde. Het gaat *in casu* eerder om natuuruitbreiding dan om natuurcompensatie.

De mogelijke uitbreiding zou voor een deel op Belgisch grondgebied kunnen worden verwezenlijkt, maar zou ook deels op Nederlands grondgebied moeten gebeuren. Men is op dit ogenblik wel nog niet aan beslissingen toe. Het dossier kan nog alle kanten opgaan.

De rapporteur,

D. SENESAEL

De voorzitter,

L. BLOM

La concertation tripartite à propos de la Meuse (Wallonie, Pays-Bas, Flandre) a redémarré en 2006. Elle réunit les différents gestionnaires de la Meuse et comporte un cadre pour la concertation et la conclusion d'accords sur divers aspects liés à la gestion du fleuve, comme le débit, la navigation, etc. M. Janssens se réfère au rapport annuel, p. 44.

Les études et les rapports d'incidence sur l'environnement relatifs à la quatrième écluse de Ternaaien sont prêts. La phase de l'octroi des permis va s'ouvrir. La date prévue pour le commencement des travaux, c'est-à-dire 2008, reste inchangée et tout dépendra bien entendu du déroulement de la procédure d'octroi des permis.

Discussion

M. Sevenhans remercie M. Janssens pour son exposé qui a permis d'évoquer les points les plus intéressants.

Il estime que ces points, comme les megatrucks mais aussi la question du transport en général, sont taillés à la mesure de la commission. Il rappelle les demandes récentes d'interdire la circulation des camions aux heures de pointe.

M. Sevenhans souhaite des précisions sur l'extension du Zwin. **M. Janssens** répond que cette extension constitue une option parmi les mesures relatives à la nature qui figurent dans le dossier de l'Escaut occidental. En l'espèce, il s'agit plus d'une extension de la zone naturelle que d'une compensation.

L'extension pourrait se faire en partie sur territoire belge mais devrait se faire aussi en partie sur territoire néerlandais. La décision en la matière n'a toutefois pas encore été prise et le dossier peut encore évoluer en sens divers.

Le rapporteur,

D. SENESAEL

Le président,

L. BLOM