

34983 Verslag van een werkbezoek aan Vlaanderen door een delegatie van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat

Nr. 1 **VERSLAG VAN EEN WERKBEZOEK**
Vastgesteld 3 juli 2018

Een delegatie van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 8 juni een werkbezoek gebracht aan Gent-Terneuzen, ten behoeve van de versterking van de Vlaams-Nederlandse samenwerking op het vlak van infrastructuur en mobiliteit. De Nederlandse delegatie bestond uit Remco Dijkstra (delegatieleider, VVD), Amhaouch (CDA) en Sienot (D66). De delegatie werd begeleid door EU-specialist Anke Willemstein. De Vlaamse delegatie bestond uit de volgende leden van de commissie Mobiliteit en Openbare werken van het Vlaams Parlement: Van Volcem (Open Vld, Commissievoorzitter), De Clerq (Open VLD), De Ridder (N-VA), Maertens (N-VA), Sleurs (N-VA) en Vandenbroucke (SP.A), en daarnaast de commissiesecretaris Rits en fractiemedewerkers Noelmans (Open Vld) en Voordeckers (Open Vld).

De delegaties van Nederland en Vlaanderen werden ingescheept in Terneuzen op het 'havenjacht' van het havenbedrijf North Sea Port. Tijdens de bootreis naar Gent langs het kanaal Gent-Terneuzen, werden diverse presentaties gegeven en discussies gevoerd over specifieke thema's waarop Vlaanderen en Nederland samenwerken.

De delegaties werden ontvangen en welkom geheten door de **Afgevaardigde Van de Vlaamse regering** in Nederland, Axel Buyse, die de bijeenkomst had georganiseerd. Hij belichtte de samenwerking tussen beide parlementen, maar ook tussen de regeringen: zo vindt elke twee jaar een top plaats tussen ministers van beide zijden van de grens, uit – zoals hij dat noemde – 'welbegrepen eigenbelang'. Hij vertelde dat Vlaanderen, anders dan bij een aantal andere federale staten het geval is, volgens het principe 'foro interno, foro externo' werkt. Dit houdt in dat Vlaanderen voor datgene waarvoor het binnenslands bevoegd is, ook de externe vertegenwoordiging (internationaal en in de EU) doet. Met Nederland heeft Vlaanderen zo'n dertig verdragen afgesloten, vaak over samenwerking op, in of rond de Schelde. Ook wordt samengewerkt tussen bedrijven, universiteiten en andere instituten op het vlak van bijvoorbeeld technologie, energie, duurzaamheid en het gezamenlijk binnenhalen van EU-fondsen.

De projectleiders van de Denktank Architecture Workroom Brussel presenteerden de **Lage Landen studie**. Dit betreft een verkennend onderzoek, uitgevoerd in het kader van Labo Ruimte, naar de grote transitie en de daarmee verbonden ruimtelijke opgaven en kansen binnen het deltagebied van Rijn, Maas en Schelde: de Eurodelta Metropool. De projectleiders wezen op kansen vanuit deze studie, waarin twaalf transitiestrategieën worden voorgesteld.

Concrete voorbeelden: Onder meer wordt ingezet op energietransitie in oude steden, waarbij energietransitie sturend is voor infrastructuur en de energieproductie prevaleert boven verstedelijking. Voor mobiliteit wordt gekeken naar een gedeeld mobiliteitssysteem met een mix van overstapmogelijkheden. In de toekomst zijn knooppunten met functiestapeling nodig, van deelfiets over kunnen stappen of tram of bus en tijdens het opladen boodschappen doen, maakt het leven efficiënt en nieuwe vormen van mobiliteit aantrekkelijk.

In Rotterdam wordt gezien hoe de maakindustrie kan samenwerken met de haven van Rotterdam. De biënnale in Rotterdam geeft ook mooie voorbeelden hiervan.

De Sectortafel industrie bij het klimaat- en energieakkoord kijkt ook integraler naar CO₂-opgaven, in relatie met de stad en in combinatie met andere mogelijkheden (waterstof o.a.). In Gent wordt nu gestart met mogelijkheden voor shared mobility.

De gastheren, de beide CEO's van North Sea Port (Jan Lagasse en Daan Schalck), belichtten de **fusiehaven North Sea Port**. Ze zijn enthousiast over de fusie tussen de havens van Gent en Terneuzen, die een fusie van gelijke partijen is. De rol van de haven

wijzigt, en vergt nu ook veel digitalisering en een duurzame energietransitie. Sas van Gent in Nederland is de hoofdzetel wegens fiscale regels (lagere vennootschapsbelasting). Economische groei voor de fusiehaven is 15% hoger dan voor de afzonderlijke bedrijven was voorspeld.

Samen duurzame grensoverschrijdende projecten aanpakken zorgt voor een goede symbiose en grotere duurzaamheidswinst. Ingezet wordt op meer mobiliteit via spoor en binnenvaart.

De haven is vooral gericht op bulk- en stukgoederen – vanuit o.a. Scandinavië en het VK. Het havenbedrijf krijgt dus ook last van de Brexit. De haven is qua toegevoegde waarde de derde haven van Europa, en er is – omdat de focus niet op transit ligt – veel werkgelegenheid in het achterland.

Er is 55 km kade en 9.300 ha totaal.

Problemen zijn er nog legio, en samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland is cruciaal. Bijvoorbeeld waar het gaat om (auto)mobiliteit over de grens heen, en de verschillen in belastingheffing op hogere inkomens (30% in Vlaanderen Nederland). Het is niet zomaar gemakkelijk om aan de ene kant van de grens te wonen en aan de andere kant ervan te werken, ook al is het dichtbij en is er werkgelegenheid. Een fiscale eenheid in een grensoverschrijdende regio zou een goede oplossing zijn, aldus het havenbedrijf. Ook deden de heren een oproep om middelen die via het programma Trans European Transport Networks (TEN-T) beschikbaar worden gesteld, in te zetten in de regio.

Smart Delta Resources is een samenwerkingsverband van energie-intensieve bedrijven in de deltaregio, ontstaan vanuit een bedreigde concurrentiepositie (wegens een groeiende markt in Azië en grote investeringen in het Midden-Oosten). De samenwerking heeft als doel tot een industriële symbiose te komen om grondstof- en energieprijzen te verlagen en economische activiteit voor de regio te behouden.

Zo wordt waterstof uitgewisseld: overschot van de één (Dow Chemicals) is grondstof voor de ander (Yara en ICL IP). Restwarmtekoppelingen zorgen voor de transfer van restwarmte van Lamb Weston/Meijer naar Wiskerke Onions. Er is een pilot met Arcelor Mittal waarbij restgassen naar Dow Chemicals gaan met behulp van waterstoffen. Arcelor en Tata wisselen informatie uit en werken samen. Dit alles zorgt voor vele megatonnen minder CO₂-uitstoot en veel besparing van aardgas (vergelijkbaar met 550 huishoudens). Wat hebben zij nodig van de overheid? Een gelijk speelveld voor de industrie; subsidies voor haalbaarheidsstudies en pilots; risicodragende financiering; betere afvalwetgeving die het mogelijk maakt dat afval als grondstof wordt gezien (probleem van de 'einde afval'-definitie); steun bij exploitatie van in het begin onrendabele projecten.

Na de lunch werden de **grensoverschrijdende spoorverbindingen Gent-Terneuzen** en **3RX - voorheen ijzeren Rijn** – (door resp. een vertegenwoordiger van het havenbedrijf en een vertegenwoordiger van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) van de Vlaamse overheid) besproken.

Aangegeven werd dat de ambities van de haven een optimaal (en dus sterk verbeterd t.o.v. de huidige situatie) spoornetwerk vergen, ten behoeve van een modal split en een beter vestigingsklimaat en betere achterlandverbindingen.

Er is een positieve attitude vanuit de EU, deze moet verzilverd worden.

Aan de ene kant is de noord-zuid verbinding (in de corridor North Sea – Mediterranean) belangrijk, dit zou een terminal minder vergen qua op-/overslag wat heel veel geld scheelt. Gevaarlijke stoffen moeten ook via spoor worden vervoerd. Er zijn studies (m.b.v. EU-subsidie) naar mogelijkheden en kosten, technische en economische haalbaarheid. Een deel van deze studies komt in 2019 beschikbaar.

3RX – Rhein – Ruhr – Railconnection - is een spoorlijn waarvan bij het scheidingsverdrag van het toenmalig Verenigd Koninkrijk der Nederlanden in 1839 is afgesproken dat deze lijn via Nederland (Limburg) zou mogen lopen (dat is nu niet het geval). Hoofddoel van de lijn is het ontsluiten van de haven naar het (Duitse) achterland.

In opdracht van Vlaanderen is een haalbaarheidsstudie verricht, met cofinanciering van de Europese Commissie. Deze haalbaarheidsstudie gaat uit van 72 treinen per dag, die

rijden met gebruik van het European Rail Traffic Management System (ERTMS). Er moet minstens één keer 'kop worden gemaakt'. En de lijn moet voldoen aan een aantal vereisten (natuur, geluid, inpassing). In de haalbaarheidsstudie worden de kosten en de verdeling daarvan over Vlaanderen, Nederland en Duitsland weergegeven. Uit de maatschappelijke kosten-batenanalyse komt naar voren dat de kosten-batenanalyse in alle varianten negatief is, er zijn alleen baten voor gebruikers van het spoor. Wel zijn er maatschappelijke baten, bijvoorbeeld qua modal shift en duurzaamheid.

De Vlaamse parlementariërs informeerden naar het draagvlak in Nederland. Hierop werd door de Nederlandse delegatie aangegeven dat er een aantal belangrijke voorwaarden is, zoals dat de toegevoegde waarde aanzienlijk moet zijn; er een bocht om Venlo heen komt omdat daar al veel goederenvervoer passeert en ook rekening gehouden moet worden met vervoer chemische stoffen waarvoor specifieke regels gelden. Modal shift en Betuweroute zijn dan wel goede effecten, maar bezien moet worden of en hoe dit opweegt tegen de 'lasten'.

Kilometerheffing vrachtwagens en uitrol wegehelling in Vlaanderen werd vervolgens toegelicht door dezelfde vertegenwoordiger van MOW.

Sinds april 2016 is kilometerheffing voor vrachtwagens boven 3,5 ton ingevoerd in België. Onder meer ten behoeve van een eerlijke bijdrage van buitenlandse vrachtwagenchauffeurs, en differentiatie naar Euroklasse. Onderzoek heeft uitgewezen dat er geen significante verschuiving is naar onbetolde wegen. De inkomsten in 2017 waren ruim 424 miljoen euro, en meer dan de helft van de geregistreerde vrachtwagens kwam niet uit België.

Momenteel wordt bezien of wegenbelasting algemeen kan en moet worden ingevoerd. In het regeerakkoord is een onderzoek naar budgetneutrale wegehelling opgenomen voor lichte voertuigen.

In juli 2017 is door de regering een beslissing genomen met als uitgangsprincipes: reduceren van de congestie op de wegen; toepassing van het principe 'de gebruiker betaalt'; internalisering van externe kosten. Het onderzoek richt zich op een gebiedsdekkende slimme kilometerheffing en een lokale heffing.

Uitkomsten van onderzoeken zijn beschikbaar voor de volgende verkiezingen in 2019 en eventuele uitvoering ervan wordt overgelaten aan het volgende kabinet.

Tot slot werd de **nieuwe sluis in Terneuzen** belicht door de Omgevingsmanager. In 2015 is een verdrag tussen Nederland en Vlaanderen gesloten voor de nieuwe bouw. Vanuit het Connected Europe Fund (CEF) van Ten-T is geld verkregen voor de planuitwerkings- en de ontwikkelingsfase. Eind 2017 is de bouw gestart, in 2022 vindt de oplevering plaats. De Omgevingsmanager schetste achtereenvolgens de context, impressies van de nieuwe sluis zoals die er uit komt te zien, en dilemma's die samenhangen met de samenwerking over grenzen heen.

Al met al was het een vruchtbaar werkbezoek met veel nuttige informatie, en waarbij een goede basis is gelegd voor samenwerking tussen de parlementen.

Met dank aan de Afvaardiging van de Vlaamse regering in Nederland voor de organisatie, en aan de North Sea Port voor de gastvrijheid.

De voorzitter van de delegatie,
Remco Dijkstra

De EU-specialist (begeleider delegatie),
Willemstein