

## Gedeputeerde Staten

**de voorzitter van Provinciale Staten  
t.a.v. de statengriffier**
**onderwerp**

Uitwerking afspraken Vlaams Nederlandse  
regeringstop inzake grensknelpunten

**kenmerk**

19013330

**behandeld door**

mr. A.O.P. Guikema/  
mr. M. van Damme  
+31 118 631440  
+31 6 28904140

**verzonden**

Middelburg, 7 mei 2019

Geachte voorzitter,

Deze brief heeft ten doel u kort te informeren over de recente ontwikkelingen inzake de grensoverschrijdende samenwerking tussen Zeeland en Vlaanderen en gaat in op de opvolging van de inventarisatie naar wettelijke grensknelpunten bij het havenbedrijf North Sea Port.

Zeeland is door haar geografische ligging verbonden met Vlaanderen. Samenwerking met Vlaanderen levert dan ook vele kansen op. Een goed voorbeeld hiervan is North Sea Port, dat in 2018 is ontstaan uit een fusie tussen het Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports. North Sea Port heeft de ambitie om een slimme innovatieve haven te zijn die de regio economisch een oppepper geeft. De fusie van North Sea Port fungeert daarnaast als een katalysator voor de ontwikkeling van projecten binnen de Kanaalzone Gent-Terneuzen zoals bijvoorbeeld SDR, een kringloopproject tussen bedrijven in dit gebied.

North Sea Port durft grensoverschrijdend te denken maar loopt ook tegen juridische problemen aan rondom haar grensoverschrijdende samenwerking. Dit zijn problemen waar havens die zich exclusief op het grondgebied van een staat bevinden geen last van hebben. Om North Sea Port te helpen deze knelpunten aan te pakken hebben de Provincie Zeeland en het ministerie van BZK het onderzoeksinstituut ITEM in het najaar van 2018 opdracht gegeven een inventarisatie maken van de juridische problemen die bij North Sea Port worden veroorzaakt door de verschillen in wetgeving tussen Nederland en België.

De studie is ook ondersteunend aan het zogenaamde 'Donner idee'. In 2016 heeft de toenmalige vicepresident van de Raad van State, de heer J.P.H. Donner, in zijn bijdrage voor de Zeeuwse Oesterpartij in Nieuwspoort het idee gelanceerd om in grensgebieden de mogelijkheid te scheppen om bij specifieke knelpunten gericht van (huidige) regelgeving af te kunnen wijken zonder de hele regelgeving zelf aan te passen/in wezen te veranderen. De ITEM inventarisatie en de knelpunten die hierin naar voren komen zouden de thesis dat de grensregio een uitzonderingspositie nodig heeft verder kunnen ondersteunen.

De opdracht is uitgezet in de aanloop naar de Vlaams-Nederlandse Top in Middelburg in 2018. Tijdens de top zelf is ook stilgestaan bij de fusie van de twee havenbedrijven en is afgesproken om, meer algemeen, te onderzoeken of het instrumentarium waarvan grensregio's gebruik kunnen maken om wetgevingsverschillen te overbruggen aangevuld dient te worden.

De ITEM inventarisatie heeft uiteindelijk de volgende 8-tal wettelijke knelpunten opgeleverd die belemmerend werken voor North Sea Port, het havengebied en de Kanaalzone (zie bijlage voor volledige rapport).

1. Bureaucratie grensoverschrijdend werken in één bedrijf (discoördinatie/administratief lastendruk)
  - Werknemers moeten, om dubbele (loon)belastingen te voorkomen, aantonen dat ze niet meer dan 183 dagen per jaar in het buurland hebben gewerkt.
  - Wanneer een werknemer tijdelijk tewerk wordt gesteld in het buurland dient de werkgever het E-101 (A1-) formulier in te vullen zodat de werknemer onderworpen blijft aan de sociale zekerheid in het thuisland.
2. Human Resource Management (knelpunten grensarbeid)
  - Voor medewerkers is het vanwege gevolgen o.g.v. pensioen, ontslagbescherming, doorbetaling bij ziektes, belastingen, etc., vaak niet aantrekkelijk om te wisselen van functie naar een andere dochteronderneming in het buurland.
3. Erkenning beroepskwalificatie en bevoegdheden (havenkapitein/havenmeester)
  - Het havenbedrijf moet zowel een Havenmeester (NL) als een Havenkapitein (BE) aanstellen, omdat de bevoegdheden van deze functionarissen fors verschillen leidt dit ertoe dat ingewikkelde afspraken moeten worden gemaakt voor situaties in het havengebied waar grensoverschrijdend handelen is vereist.
4. Infrastructuur ontwikkeling (spoor/openbaar vervoer/buizen)
  - Voor de aanleg van grensoverschrijdende infrastructuur, voor bijvoorbeeld spoorverbindingen of buisleidingen, moeten verschillende procedures in beide landen doorlopen worden. Dit leidt ertoe dat vergunningen en/ of financiering niet of slechts met grote moeite tot stand kan komen en daardoor projecten niet of vertraagd tot stand komen.
5. Infrastructuur ontwikkeling (CO2 transport)
  - de onzekerheid en onduidelijkheid over de vigerende rechtsregels omtrent gebruik en ontwikkeling van grensoverschrijdende buisleidingen voor CO2 transport wordt als probleem gezien.
6. Milieu – transport afvalstoffen (grond en sediment)
  - Het grensoverschrijdend vervoer van grond en sediment wordt bemoeilijkt door: a) het feit dat deze producten op grond van Europese wetgeving worden bestempeld als afval, b) door verschillende maatstaven Vlaanderen en Nederland o.g.v. monsternamen en toetsing. Dit resulteert in een dubbele onderzoeksinspanning voor dezelfde partij grond/sediment.
7. Milieu – transport afvalstoffen (scheepsafvalstoffen)
  - Het havenbedrijf constateert een reguleringsbelemmering voor het transporteren van bepaalde scheepsafvalstoffen binnen het havengebied voor bedrijven die binnen het gehele havengebied actief zijn. Dit verzwakt ook de business case voor de (potentiële) klanten van het havenbedrijf.
8. Milieu – externe veiligheid (bunkeren LNG)
  - Verschillende procedures en veiligheidseisen m.b.t. het bunkeren vloeibaar gemaakt aardgas (LNG) tussen Nederland en Vlaanderen verzwaken de business case met betrekking tot mogelijke investeringen voor de (potentiële) klanten van het havenbedrijf.

Hoewel de inventarisatie de juridische knelpunten betreft die North Sea Port ervaart worden ook bedrijven en grenswerkers in de Kanaalzone en het gehele grensregio hiermee geconfronteerd omdat deze veroorzaakt worden door algemene regelgeving. Dit betekent ook dat de oplossingsrichtingen die nu worden ontwikkeld ook ten dienste staan van de gehele grensregio.

De opvolging van deze inventarisatie wordt bemoeilijkt door het feit dat de beschreven knelpunten aan Belgische kant zowel aan federale als aan Vlaamse materie raken. Per knelpunt moet dus worden bekeken welke overheid op dit punt bevoegd is. Om alle uit de ITEM rapportage naar voren komende knelpunten (zowel 'federaal' als 'Vlaams') een plaats te geven, hebben Staatssecretaris Knops en MP Bourgeois voorgesteld om te werken via twee sporen:

Spoor 1: maatwerkoplossingen voor concrete grensknelpunten

In het eerste spoor vertrekt men vanuit een aantal prioritaire punten die naar voren zijn gekomen in de ITEM inventarisatie. Hierbij gaat het zowel om punten met een federale bevoegdheid als om punten waarbij de bevoegdheid op Vlaams niveau geregeld is. Per knelpunt wordt hiervoor, samen met de relevante partijen, naar een maatwerkoplossing gezocht. Zoals eerder aangegeven start men in het eerste spoor met een aantal prioritaire punten, in een later stadium kan hier echter aanvullende casuïstiek aan worden toegevoegd. Daarnaast wordt in dit proces een link gelegd met de bestaande Vlaams Nederlandse grensgovernance.

Spoor 2: verdiepende studie op terrein RO

Het tweede spoor betreft een verdiepende studie naar knelpunten over wet- en regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening en infraplanning en de procedurele en materiele vereisten die aan de orde zijn bij de realisatie van fysieke projecten.

Voortgang op beide sporen wordt opgevolgd door een bestuurlijke werkgroep waarin Mw. Berx gouverneur van de provincie Antwerpen, dhr. Donner, voormalig vice-voorzitter van de Raad van State, de Commissaris van de Koning in Zeeland en de gouverneur van Oost-Vlaanderen zetelen. De CvdK van Zeeland is hierbij betrokken vanuit zijn rol als rijksheer. De bestuurlijke werkgroep zal voor spoor 1 ambtelijk worden ondersteund door het Nederlandse ministerie van BZK en de Vlaamse Vertegenwoordiging in Nederland. In dit kader houden ze zich bezig met het opzetten van (tijdelijke) ambtelijke werkgroepen van experts en het voorbereiden van bijeenkomsten.

Voor spoor 2 wordt een begeleidingsgroep ingericht onder het voorzitterschap van mw. Berx en dhr. Koeman, lid van de Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur en tevens staatsraad. Daarin nemen experts en vertegenwoordigers van overheid gerelateerde organisaties, departementen en adviesraden zitting. Deze begeleidingsgroep begeleidt de studie, fungeert als klankbord voor de onderzoekers, en bewaakt de voortgang en rapporteert richting de bestuurlijke werkgroep.

Het is in het belang van Zeeland om alle uit de ITEM inventarisatie voortkomende punten aandacht te geven en om in dit proces de aandacht voor punten met een federale bevoegdheidsgrondslag te borgen. In dit licht is afgesproken om, wanneer federale materie ter sprake komt, de Belgische ambassadeur in Nederland in ieder geval als agendalid aan te laten sluiten bij de bestuurlijke werkgroep.

Op 8 mei is deze werkwijze door MP Bourgeois en staatssecretaris Knops gepresenteerd tijdens een persconferentie in Gent (zie bijlage voor persbericht).

Van de verdere voortgang op dit onderwerp zult u op de hoogte worden gehouden.

Met vriendelijke groet,

gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

Bijlagen: div.