

INVENTARISATIE GRENSOVERSCHRIJDENDE KNELPUNTEN

NORTH SEA PORT

1 februari 2019



Het Institute for Transnational and Euregional cross border cooperation and Mobility / ITEM is de spil van wetenschappelijk onderzoek, advisering, kennisuitwisseling en opleidingsactiviteiten omtrent grensoverschrijdende samenwerking en mobiliteit.

Universiteit Maastricht

INVENTARISATIE GRENSOVERSCHRIJDENDE KNELPUNTEN NORTH SEA PORT

Onderdeel onderzoeksrapport

1 februari 2019 (final draft)

Het *Institute for Transnational and Euregional cross border cooperation and Mobility / ITEM* is de spil van wetenschappelijk onderzoek, advisering, kennisuitwisseling en trainingsactiviteiten omtrent grensoverschrijdende samenwerking en mobiliteit.

ITEM is een initiatief van Universiteit Maastricht (UM), het Nederlands Expertise en Innovatiecentrum Maatschappelijke Effecten Demografische krimp (NEIMED), Zuyd Hogeschool, de Gemeente Maastricht, de Euregio Maas-Rijn (EMR) en de Provincie Limburg (NL).



Korte toelichting

De provincie Zeeland en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) hebben op 22 oktober 2018 ITEM gevraagd een **inventarisatie te maken van knelpunten die belemmerend werken voor North Sea Port in het grensoverschrijdende havengebied van Gent en Zeeland**. Het betreft knelpunten die veroorzaakt worden door verschillen in wet- en regelgeving tussen de landen. De aanleiding voor de inventarisatie is de fusie van de havens van Gent en Zeeland Seaports tot North Sea Port op 1 januari 2018. Deze fusie is geïnitieerd om de internationale positie van de haven te versterken en concurrentiekracht te vergroten.

De fusie van de havenbedrijven in de twee landen was een uitdaging, maar nu die eenmaal is geformaliseerd willen de betrokken overheden dat wettelijke verschillen tussen België/ Vlaanderen enerzijds en Nederland anderzijds zo min mogelijk een hindernis mogen zijn voor het functioneren van het havenbedrijf en de werkgevers en werknemers in het havengebied. Hoewel het onderzoeksgebied zich beperkt tot North Sea Port en de Kanaalzone zullen veel van de geconstateerde knelpunten gelden voor het gehele grensgebied Zuid-Nederland Vlaanderen.

Organisaties in Zeeland pleiten ervoor om voor het havengebied een experimentenzone of proeftuin te creëren, uit de aanname dat wettelijke verschillen de ontwikkeling van het grensoverschrijdende gebied in de weg zitten¹. Om die reden hebben de provincie Zeeland en het ministerie van BZK aan ITEM gevraagd om de wettelijke verschillen die belemmerend (kunnen) werken in dit gebied inzichtelijk te maken. Deze lijst zal als basis dienen voor een academische studie die Nederland en Vlaanderen gezamenlijk zullen opzetten met als doel na te gaan of er een mechanisme kan worden ontwikkeld voor het grensgebied dat de geïnterpreteerde belemmeringen voor het grensoverschrijdende havengebied kan oplossen.²

Nadrukkelijk wordt gesteld dat deze lijst geen statisch document zou moeten zijn. Naar verwachting zullen uit de samenwerking in het havengebied en van het gefuseerde grensoverschrijdende havenbedrijf altijd (wettelijke) verschillen opkomen die belemmerend kunnen werken. Die zullen dan door betrokken overheden aan deze lijst moeten worden toegevoegd.

De lijst, zoals opgenomen in dit document, geeft een indicatief overzicht van de knelpunten die voortvloeien uit de grensoverschrijdende havenfusie van de havens van Gent en Zeeland in North Sea Port. Deze lijst is het resultaat van een drietal workshops van ITEM en medewerkers van de North Sea Port waar reeds bekende knelpunten werden verzameld. Na de workshops heeft ITEM de wettelijke details van de knelpunten verder uitgezocht en de verzamelde inzichten met hulp van externe

¹ Zie: <https://www.pzc.nl/zeeuws-nieuws/zeeuwse-bedrijfsleven-wil-bijzondere-status-voor-grensregio~acb97049/>

² Tijdens de Vlaamse Nederlandse regeringstop van 5 november 2018 hebben de Vlaamse Minister-president en de Nederlandse staatssecretaris van BZK afgesproken dat deze inventarisatielijst input gaat zijn voor een gezamenlijk studie uit te voeren onderzoek door kennisinstellingen uit beide landen. Dit onderzoek moet duidelijkheid verschaffen over welke instrumenten Nederland en Vlaanderen beschikken of zouden moeten ontwikkelen de geïnterpreteerde belemmeringen voor het grensoverschrijdende havengebied aan te pakken. Nadrukkelijk is ook afgesproken dat dit onderzoek ook belemmeringen die elders in de Nederlands-Vlaamse grensgebieden opkomen, mee te nemen. Bij nog te ontwikkelen instrumenten wordt de mogelijkheid van experimenteerwetgeving in beide landen niet uitgesloten. Dat sluit aan bij het idee dat dhr. Donner lanceerde in 2016, om daarmee een afgebakend grensoverschrijdend gebied te kunnen bewerkstelligen waar voor een bepaald beleidsterrein de facto één set regels kan gelden. Zie ook de brief van de staatssecretaris van BZK aan de Tweede Kamer d.d. 26 november 2018: TK, 2018–2019, 32 851, nr. 53: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32851-53.html>

bronnen geverifieerd. Tijdens verschillende telefonische gesprekken met havenmedewerkers werden verschillende vragen en knelpunten besproken die tijdens de workshops nog niet (duidelijk) aan bod waren gekomen.

Het overzicht geeft de knelpunten zoals geconstateerd door het havenbedrijf als volgt weer:

1. Bureaucratie grensoverschrijdend werken in één bedrijf (discoördinatie/administratief lastendruk)
2. Human Resource Management (knelpunten grensarbeid)
3. Erkenning beroepskwalificatie en bevoegdheden (havenkapitein/havenmeester)
4. Infrastructuur ontwikkeling (spoor/openbaar vervoer)
5. Infrastructuur ontwikkeling (CO² transport/buizen)
6. Milieu – transport afvalstoffen (grond en sediment)
7. Milieu – transport afvalstoffen (scheepsafvalstoffen)
8. Milieu – externe veiligheid (bunkeren LNG)

Tabel 1: Lijst van acute knelpunten geconstateerd door het havenbedrijf

Knelpunt geconstateerd door het havenbedrijf	Probleembeschrijving	Wettelijke achtergrond
1. Bureaucratie grensoverschrijdend werken in één bedrijf ten koste van de arbeidsproductiviteit		
<p>Administratie inzake belastingen en sociale zekerheid (“A1-Verklaring”)</p> <p>Probleem:</p> <p>In tegenstelling tot een (haven) bedrijf dat volledig binnen de landsgrens opereert, moeten zowel werknemers als de werkgever administratieve handelingen verrichten om aan te tonen hoeveel tijd in welk land gewerkt is en of daarvoor premies zijn afgedragen.</p> <p>Voor de inkomstenbelasting moeten werknemers administreren hoeveel tijd zijn werken in welk land, omdat de 183 dagenregel bepaalt welk land</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Een groot aantal medewerkers van het havenbedrijf kennen een hoge administratieve lastendruk door het nauwkeurig bijhouden van lijsten waar men per dagdeel heeft gewerkt, in het bijzonder voor mensen die meermaals per dag over de grens heen- en weer werken. De lasten zitten in de: <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>Werknemersadministratie (de zogenoemde 183-dagen regeling)</u>: Om dubbele (loon)belastingen te voorkomen moet voor de belastingaangifte kunnen worden aangetoond dat een werknemer niet meer dan 183 dagen in het buurland heeft gewerkt. ○ <u>Werkgeversadministratie (de zogenoemde A1-verklaring)</u>: In het E-101 (A1-) formulier wordt binnen de Europese Unie vastgesteld dat de werknemer verder aan de sociale zekerheid van zijn thuisland onderworpen blijft ingeval hij tijdelijk te werk wordt gesteld in een ander land ofwel hij gelijktijdig gaat werken in twee landen. Hij blijft in 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Belastingen</u>: Art. 15 §2 Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België tot het vermijden van dubbele belasting en tot het voorkomen van het ontgaan van belasting inzake belastingen naar het inkomen en naar het vermogen, met Protocollen; Luxemburg, 5 juni 2001 (zie ook OESO-Modelverdrag) ▪ <u>Sociale zekerheid</u>: Europese regelgeving omtrent detachering: Het E-101-formulier werd in het kader van de “oude” Verordening (EEG) 1408/71 uitgereikt. Deze Verordening is inmiddels vervangen door de Verordening (EG) 883/2004,³ op grond waarvan nu een A1-formulier wordt uitgereikt. Ten aanzien van de werking van de verklaring is echter (nagenoeg) niets gewijzigd.⁴

³ Verordening (EG) Nr. 883/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels.

⁴ H. Xhonneux, „Wat is de bindende kracht van een uitgereikt A1-formulier?“, vakblad Grens Overschrijdend Werken, 21 nov 2016, zie <https://www.grensoverschrijdendwerken.nl/component/k2/vakblad/wat-is-de-bindende-kracht-van-een-uitgereikt-a1-formulier>

<p>het recht heeft inkomstenbelasting te heffen.</p> <p>Voor de afdracht van sociale premies moet de <i>werkgever</i> voor zijn medewerkers A1 verklaringen invullen, waarmee aangetoond wordt dat premies worden afgedragen, zodat die niet ook in het andere land betaald hoeven te worden.</p> <p>De flexibiliteit van het havenbedrijf om gemeenschappelijke teams aan het werk te zetten wordt door de regels beperkt. Dat zou in de toekomst een uitgebreide samenwerking tussen de dochterondernemingen kunnen belemmeren.</p>	<p>dat geval (formeel) in dienst van de werkgever van het uitzendende land en verricht het werk in het andere land.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Deze administratieve lastendruk wordt nu al ervaren als bijzondere belemmering in het dagelijkse bedrijf van de North Sea Port, bijvoorbeeld: <ul style="list-style-type: none"> ○ In het door de directie gevoerde personeelsbeleid om zo veel mogelijk vanuit beide dochterondernemingen gezamenlijk te vergaderen; ○ Door de bemanning van een schip dat dagelijks tussen Gent en Terneuzen op en neer gaat waarbij het onmogelijk is te voorspellen hoeveel tijd in welk land wordt doorgebracht; ○ Door werknemers in leidinggevende functies die een gezamenlijk team op beide kanten van de grens moeten aansturen; en ○ In de onzekerheid omtrent de rekenmethode (uiteenlopende meningen van fiscalisten) of een ‘afpraak van een half uur’ wel of niet als een half dagdeel moeten worden gerekend. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtlijn (EU) 2018/957 van het Europees Parlement en de Raad van 28 juni 2018 tot wijziging van Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten ▪ <u>Nederland</u>: Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie/ WagwEU⁵ (“harde kern” arbeidsvoorwaarden) ▪ <u>België</u>: Wet betreffende de arbeids-, loon- en tewerkstellingsvoorwaarden in geval van detachering van werknemers in België en de naleving ervan, 5 maart 2002; gewijzigd door Wet houdende diverse bepalingen inzake detachering van werknemers, 11 dec 2016; Koninklijk besluit houdende diverse maatregelen inzake detachering van werknemers, 5 dec 2017
--	--	--

⁵ In verband met de implementatie van Richtlijn 2014/67/EU van het Europees Parlement en de Raad van 15 mei 2014 inzake de handhaving van de detacheringsrichtlijn

Knelpunt geconstateerd door het havenbedrijf	Probleembeschrijving	Wettelijke achtergrond
2. Human Resource Management		
<p><i>Functies en salarissen in grensoverschrijdende situaties</i></p> <p><u>Probleem:</u></p> <p>Het hele human resource management van het havenbedrijf met de doelstelling van een verdere integratie van de twee dochterondernemingen wordt belemmerd door de complexiteit van grensarbeid.</p> <p>Bij een wissel van functie van één naar de andere dochteronderneming zullen medewerkers met de gevolgen van veranderingen op het gebied van pensioen, ontslagbescherming, doorbetaling bij ziekte, belastingen, zorg, etc. worden geconfronteerd. Dat zou de bereidheid van medewerkers om een functie in de</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Er bestaan diverse regelgevende verschillen die grensoverschrijdend werken complex maken (bijvoorbeeld m.b.t. pensioenen, ontslagbescherming, ziekteverzekering etc.). Hierdoor wordt niet alleen de flexibiliteit in de dagelijkse arbeidsorganisatie (zie knelpunt nr. 1 hierboven) maar zelfs het algehele human resource management van de North Sea Port in het algemeen belemmerd. ▪ De holding zelf heeft geen eigen personeel. Medewerkers zijn in dienst bij een dochteronderneming van het havenbedrijf. Het personeel van het havenbedrijf telt bijgevolg drie groepen medewerkers: ‘gewone’ werknemers met een Nederlandse arbeidsovereenkomst; ‘gewone’ werknemers met een Belgische arbeidsovereenkomst (statuut van ‘bediende’); en de zogenoemde ‘statutaire werknemers’ volgens Belgisch recht (met andere woorden, ambtenaren. Van de rond 250 personeelsleden van het havenbedrijf hebben tot nu toe slechts zeven medewerkers het statuut ‘grensarbeider’. ▪ Interne vacatures kunnen op dit moment voor de haven in zijn geheel niet zo flexibel worden ingevuld als in een ander bedrijf. Het aannemen van een functie (en niet in de vorm van detachering) aan de andere zijde van de grens, maakt van medewerkers ‘grensarbeiders’. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>EU</u>: Verordening (EG) 883/2004; ‘Rome I Verordening’⁶ ▪ Het verschil tussen woon- en werkland (in geval van een contractuele relatie met de dochteronderneming aan der andere zijde van de grens) maakt het noodzakelijk om rekening te houden met de uiteenlopende regelgevingen aan beide kanten van de grens (NL-BE) omtrent het arbeidsrecht (bijvoorbeeld m.b.t. het salaris, vakantiedagen, bedrijfspensioen, ontslag etc.), en de sociale zekerheid (ziekte, arbeidsongeschiktheid, pensioen etc.).

⁶ Verordening (EG) nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I)

<p>andere dochteronderneming aan te nemen, kunnen beperken.</p> <p>Voor de werkgever zou het de personele integratie van de twee dochterondernemingen beperken.</p> <p>Bijvoorbeeld is het gebruik van poolwagens en/of directiewagens beperkt door medewerkers die een verschillend werkland en woonland hebben.</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ Het statuut van ‘grensarbeider’ is gebaseerd op een verschil tussen woon- en werkland (in geval van een contractuele relatie met de dochteronderneming aan de andere zijde van de grens). Het veranderen van status heeft zowel voor de werknemer als voor de werkgever grote gevolgen voor het pensioen, belastingen, sociale zekerheid, zorg, etc. Hierdoor zijn tijdelijke posities in de andere dochteronderneming niet altijd aantrekkelijk voor medewerkers aan de andere zijde van de grens of is onduidelijk wat de gevolgen zijn. Dit betekent dat het flexibel invullen van functies hierdoor wordt belemmerd.▪ Het bovenstaande houdt in dat een geïntegreerd beleid omtrent human resource management in de toekomst niet makkelijk is. Dit zal voor steeds grotere problemen zorgen als de twee dochterondernemingen als geheel willen opereren. Medewerkers zullen beperkt worden in hun carrièreplanning en groei als de optie van grensarbeid niet aantrekkelijk zal zijn.▪ Een concreet voorbeeld van een acute belemmering is dat op grond van uiteenlopende fiscale regelgevingen sommige medewerkers van het havenbedrijf tegen problemen aanlopen bij het gebruik van de poolwagens of directiewagens. Bij beide vestigingen werken medewerkers waarbij het werkland en het woonland verschillend zijn. Zij mogen in beginsel conform bepalingen in beide landen gebruik maken van de poolauto’s.▪ In de praktijk lopen zij echter in strikte zin aan tegen het probleem, dat zij (zonder vrijstelling BPM) niet met een auto met buitenlands kenteken mogen rijden in het land waar ze wonen. In	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Nederland</u>: Uitvoeringsbesluit BPM, zie in artikel 2 de ‘werknemersvrijstelling’ en in artikel 3a de vrijstelling voor kortstondig gebruik in NL van een auto met buitenlands kenteken
---	---	--

	<p>Nederland lopen zij hierbij (mogelijk) tegen een probleem aan bij de redactie van de vrijstellingen in de BPM.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Doordat de betreffende auto('s) niet exclusief ter beschikking wordt (worden) gesteld aan de werknemer, maar sprake is van doorlopend en afwisselend 'ad hoc' gebruik, wordt (mogelijk) strikt genomen niet voldaan aan de voorwaarden voor de vrijstelling, doordat de grens van een gebruik van (ten hoogste) twee weken in een kalenderjaar in bepaalde gevallen kan worden overschreden, nog los van het feit dat de beperking in dat geval (mede gezien ook de voorafgaande meldingsplicht) in deze specifieke situatie belemmerend werkt voor het vrije verkeer van o.a. personen en diensten, welke verdragsvrijheden worden beschermd in het VwEU.	
--	--	--

Knelpunt geconstateerd door het havenbedrijf	Probleembeschrijving	Wettelijke achtergrond
3. Erkenning beroepskwalificatie en bevoegdheden		
<p><i>Havenmeester/ Havenkapitein</i></p> <p><u>Probleem:</u></p> <p>Het havenbedrijf moet zowel een Havenmeester (NL) als een Havenkapitein (BE) aanstellen, omdat de bevoegdheden van deze functionarissen fors verschillen. Dat leidt er ook toe dat ingewikkelde afspraken moeten worden gemaakt voor situaties in het havengebied waar grensoverschrijdend handelen is vereist.</p> <p>De Nederlandse havenmeester is niet opgeleid om alle bevoegdheden in Vlaanderen uit te voeren. In Nederland zijn een aantal van de bevoegdheden van de Vlaamse Havenkapitein belegd bij andere partijen.</p> <p>Daardoor mag de Havenkapitein ook niet al zijn bevoegdheden op NL-grondgebied uitoefenen. Dat vereist afstemming met</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ De verantwoordelijkheid van havenmeester/ havenkapitein is voor het Vlaamse deel van de fusiehaven op basis van publiek recht anders ingericht dan voor het Nederlandse deel. ▪ <u>België</u>: De havenkapitein waakt over de veiligheid en het milieu in het havengebied en oefent daarbij bijzondere administratieve politiebevoegdheden uit. Hij is eveneens officier van gerechtelijke politie en valt daarbij onder de procureur des Konings. In het aaneensluitende havengebied betekent dit bijvoorbeeld dat personeelsleden verschillende rollen hebben en dat zij alleen op het eigen grondgebied specifieke taken kunnen uitoefenen. Het zou efficiënter en praktischer zijn als zij deze taken aan beide zijden van de grens kunnen uitoefenen. Dit zou moeten worden vastgelegd in de doelstelling van de Havenverordening. ▪ <u>Nederland</u>: In het algemeen kan worden gesteld dat een havenmeester een functionaris betreft in dienst van de overheid of geprivatiseerd havenbeheer, de belast is met het toezicht op veilig en economisch 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Nederland/ Zeeland</u>: Het Algemeen Bestuur van de Gemeenschappelijk Regeling Zeeland Seaports heeft navolgende regelingen en besluiten vastgesteld (op 6 dec 2017; in werking per 1 jan 2018): <ul style="list-style-type: none"> ○ Havenverordening Zeeland Seaports 2018 onder intrekking van de Havenbeheersverordening Zeeland Seaports 2011; ○ Havenreglement Zeeland Seaports 2018 ter uitvoering van artikel 10.1 van de Havenverordening Zeeland Seaports 2018; ○ Aanwijzing van de Havenmeester in de zin van de Havenverordening Zeeland Seaports 2018;

<p>andere partijen (zoals burgemeesters, politie, inspectie).</p>	<p>gebruik van zee- en/of binnenhavens en vaarwegen. Het aantal taken en de verantwoordelijkheden van de havenmeester zijn aan het toenemen. Door de grote verschillen tussen havens in aard en omvang, is de functie van havenmeester zeer divers. In de grotere havens worden de taken van de havenmeester ook steeds meer door diverse functionarissen bekleed.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mandaatbesluit Zeeland Seaports (ZSP): De Havenmeester is in dienst van de NV ZSP en wordt tevens aangewezen als onbezoldigd ambtenaar van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) ZSP. Zijn politieke dan wel inspectiebevoegdheden stoppen echter aan de grens. In Nederland is hiervoor namelijk de burgemeester bevoegd. Verder zijn de Nederlandse politie en de inspectiediensten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk voor de veiligheid in het havengebied.⁷ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mandaatbesluit Havenmeester Gemeenschappelijke Regeling Zeeland Seaports 2018; ○ Aanwijzingsbesluit Toezichthouders Havenverordening Zeeland Seaports 2018. ▪ <u>België</u>: Wet tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins, 5 mei 1936. ○ Algemene politieverordening (voor de Haven van Gent) (laatste wijziging 23 november 2015)
--	--	--

⁷ Zie bijvoorbeeld <https://www.ilent.nl/onderwerpen/wet--en-regelgeving-zeevaart>

Knelpunt geconstateerd door het havenbedrijf	Probleembeschrijving	Wettelijke achtergrond
4. Infrastructuur ontwikkeling m.b.t. duurzaamheid en circulaire economie		
<p>Voorbeeld CO2 transport buizen</p> <p>Probleem:</p> <p>Het havenbedrijf constateert behoeftes in verband met de ontwikkeling van de grensoverschrijdende infrastructuur ter bevordering het duurzaamheidsbeleid/ instelling van een circulaire economie.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ook de regelgeving voor aanleg en gebruik grensoverschrijdende buisleidingen infrastructuur (alternatief gebruik buisleidingen) wordt als complex ervaren. ▪ Als partner in diverse duurzaamheidsprojecten in het havengebied, zoals bijvoorbeeld via het SDR (Smart Delta Resources) programma, is North Sea Port betrokken bij verschillende projecten. Een voorbeeld daarbij is het ambitieuze grensoverschrijdende project Steel2Chemicals waarbij koolstofrijke restgassen van Arcelor Mittal worden ingezet als grondstof voor Dow 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Internationaal</u>: London Protocol¹⁰ ▪ <u>EU</u>: Richtlijn 2009/31/EG inzake CO2 opslag (CCS-richtlijn),¹¹ Richtlijn 2009/29/EG inzake handel in broeikasgasemissierechten (ETS-richtlijn)¹² ▪ <u>NL</u>: <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>CO2 opslag</u>: Uitgebreide implementatiewetgeving NL-overheid;¹³

¹⁰ 1996 Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972.

¹¹ RICHTLIJN 2009/31/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 23 april 2009 betreffende de geologische opslag van kooldioxide en tot wijziging van Richtlijn 85/337/EEG van de Raad, de Richtlijnen 2000/60/EG, 2001/80/EG, 2004/35/EG, 2006/12/EG en 2008/1/EG en Verordening (EG) nr. 1013/2006 van het Europees Parlement en de Raad.

¹² RICHTLIJN 2009/29/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 23 april 2009 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten van de Gemeenschap te verbeteren en uit te breiden.

¹³ Wet van 22 juni 1950, houdende vaststelling van regelen voor de opsporing, de vervolging en de berechting van economische delicten (Wet op de economische delicten); Wet van 13 juni 1979, houdende regelen met betrekking tot een aantal algemene onderwerpen op het gebied van de milieuhygiëne (Wet milieubeheer); Algemene wet bestuursrecht; Besluit milieueffectrapportage; Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering; Wet algemene bepalingen omgevingsrecht; Wet van 29 januari 2009, houdende regels met betrekking tot het beheer en gebruik van watersystemen (Waterwet); Besluit van 30 november 2009 houdende regels met betrekking tot het beheer en gebruik van watersystemen (Waterbesluit); Wet van 6 juni 2011 tot wijziging van de Mijnbouwwet in verband met de implementatie van EU richtlijn 2009/31/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de geologische opslag van kooldioxide [...]; Besluit van 29 augustus 2011, houdende wijziging van het Mijnbouwbesluit en twee andere besluiten in verband met bepalingen voor het permanent opslaan van CO2; Regeling van de Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie van 13 september 2011, nr. WJZ / 11070067, houdende wijziging van de Mijnbouwregeling in verband met bepalingen voor het permanent opslaan van CO2; Burgerlijk wetboek Boek 6

<p>In het bijzonder de onzekerheid en onduidelijkheid over de toepasselijke rechtsregels omtrent de ontwikkeling van grensoverschrijdende buisleidingen voor CO2 transport wordt als probleem gezien.</p>	<p>Chemical Terneuzen. Hiervoor is het noodzakelijk een eenduidig regulatorisch antwoord te krijgen op verschillende vergunningstrajecten, nationaal bepaalde milieuruimtes, ruimtelijke ordeningsvisies als ook regelgevend beperkingen in het grensoverschrijdende transport van CO2.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Er bestaat onduidelijkheid en onzekerheid over de wettelijke voorwaarden bij het grensoverschrijdende transport van CO2 met behulp van buisleidingen. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ <u>Emissierechten</u>: Uitgebreide implementatiewetgeving NL-overheid¹⁴ ▪ <u>BE</u>: <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>CO2 opslag</u>: Uitgebreide implementatiewetgeving federaal en Vlaams gewest¹⁵ ○ <u>Emissierechten</u>: Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse
--	---	---

¹⁴ Regeling van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 23 september 2010, nr. DGM/K+L2010025875, tot wijziging van de Regeling monitoring handel in emissierechten in verband met het verstrekken en de kwaliteit van gegevens benodigd voor het aanpassen van de hoeveelheid broeikasgasemissierechten voor de hele Unie en het berekenen van de kosteloze toewijzing van broeikasgasemissierechten voor de periode 2013-2020; Wet van 19 april 2012 tot wijziging van de Wet milieubeheer en de Wet op de economische delicten ten behoeve van de implementatie [...] (herziening EG-richtlijn handel in broeikasgasemissierechten); Besluit van 16 mei 2012 tot wijziging van het Besluit handel in emissierechten; Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 13 juni 2012, nr. IenM/BSK-2012/63209, tot wijziging van de Regeling monitoring handel in emissierechten [...], alsmede in verband met de Aanpassingswet handel in emissierechten II en enkele andere verbeteringen; Besluit van 13 juni 2012, houdende vaststelling van het tijdstip van inwerkingtreding van onderdelen van de wet van 19 april 2012 tot wijziging van de Wet milieubeheer en de Wet op de economische delicten ten behoeve van de implementatie van onder meer richtlijn nr. 2009/29/EG (herziening EG-richtlijn handel in broeikasgasemissierechten) (Stb. 2012, 195), [...]; Besluit van 13 juni 2012, houdende vaststelling van het tijdstip van inwerkingtreding van onderdelen van de wet van 19 april 2012 tot wijziging van de Wet milieubeheer en de Wet op de economische delicten ten behoeve van de implementatie van onder meer richtlijn nr. 2009/29/EG (herziening EG-richtlijn handel in broeikasgasemissierechten) (Stb. 2012, 195), [...]; Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 13 juni 2012, nr. IENM/BSK-2012/86244, houdende aanwijzing van de veiler voor het veilen van broeikasgasemissierechten (Regeling aanwijzing veiler broeikasgasemissierechten)

¹⁵ 13 JUNI 1969. - [Wet inzake de exploratie en de exploitatie van niet -levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat]. (Opschrift vervangen bij (W 1999-04-22/47, art. 26, 003; Inwerkingtreding : 20-07-1999)); VLAAMSE OVERHEID - 8 MEI 2009. - Decreet betreffende de diepe ondergrond, (incl. erratum); FEDERALE OVERHEIDSDIENST ECONOMIE, K.M.O., MIDDENSTAND EN ENERGIE - 5 AUGUSTUS 2011. - Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 11 oktober 2000 betreffende de toekenning van individuele vergunningen voor de bouw van installaties voor de productie van elektriciteit; VLAAMSE OVERHEID - 15 JULI 2011. - Besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet van 8 mei 2009 betreffende de diepe ondergrond en tot wijziging van diverse besluiten; VLAAMSE OVERHEID - Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 15 juli 2011 tot uitvoering van het decreet van 8 mei 2009 betreffende de diepe ondergrond en tot wijziging van diverse besluiten, met het oog op het invoegen van nadere regels over de geologische opslag van koolstofdioxide, 6 JUNI 2014; Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 15 juli 2011 tot uitvoering van het decreet van 8 mei 2009 betreffende de diepe ondergrond en tot wijziging van diverse besluiten, met het oog op het invoegen van nadere regels over de geologische opslag van koolstofdioxide, 6 JUNI 2014; Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 15 juli 2011 tot uitvoering van het decreet van 8 mei 2009 betreffende de diepe ondergrond en tot wijziging van diverse besluiten, met het oog op het invoegen van nadere regels over de geologische opslag van koolstofdioxide, 6 JUNI 2014; VLAAMSE OVERHEID - 30 JUNI 2017. - Decreet houdende diverse bepalingen inzake omgeving, natuur en landbouw.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Er zijn blijkbaar juridische beperkingen die het grensoverschrijdend transport van CO2 momenteel nog tegenhouden. Enerzijds heeft de CCS-richtlijn van de EU de vereisten van het Verdrag van Bazel voor de overbrenging van CO2 binnen en tussen EU-lidstaten geschrapt door de verordening betreffende de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen buiten toepassing te laten. Anderzijds vormt het Verdrag en Protocol van Londen (nog steeds) een wettelijke belemmering voor de grensoverschrijdende verplaatsing van CO2, waar het in geologische formaties onder de onderzeebodem moet worden opgeslagen. ▪ Na de inwerkingtreding van het 1996 London Protocol (ratificatie Nederland op 24 september 2008, ratificatie België op 13 februari 2006 met voorbehoud) werd het Protocol meermaals gewijzigd. Een voorgestelde wijziging van het protocol is bedoeld om ervoor te zorgen dat het geen belemmering vormt voor grensoverschrijdende CO2-projecten.⁸ Echter moet deze wijziging nog steeds in werking treden – momenteel hebben te weinig partijen de wijziging geratificeerd om in werking te kunnen treden.⁹ 	<p>Regering van 7 december 2007 inzake verhandelbare emissierechten voor broeikasgassen, van 4 september 2009; Besluit van de Vlaamse Regering inzake verhandelbare emissierechten voor broeikasgassen voor vaste installaties en de inzet van flexibele mechanismen, 20 april 2012</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Externe veiligheid:</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ NL: Besluit externe veiligheid (Bevi) (risiconormen) ○ BE: Decreet Algemeen Milieubeleid ▪ <u>Buisleidingen:</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ NL: Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) (aanwijzingen, risicoafstanden, rekenmethodiek) ○ BE: Richtlijnenboek ondergrondse buisleidingen, (Richtlijnenboek bovengrondse hoogspanningsleiding)
--	--	--

⁸ Voor meer informatie over het bovengenoemde amendement, zie hier: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/London-Convention-London-Protocol-%28LDC-LC-LP%29/Documents/LP.3%284%29.pdf>

⁹ Zie de lijst van (geratificeerde) wijzigingen van het London Protocol:

<http://www.imo.org/en/ourwork/environment/lcp/documents/list%20of%20amendments%20to%20the%20london%20protocol.pdf>; zie ook

<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/London-Convention-London-Protocol-%28LDC-LC-LP%29/Pages/default.aspx>; alsook Global CCS Institute, Carbon dioxide (co2) distribution infrastructure - The opportunities and challenges confronting CO2 transport for the purposes of carbon capture and storage (CCS) - An observation paper, August 2012, blz. 36, zie <https://hub.globalccsinstitute.com/publications/carbon-dioxide-co2-distribution-infrastructure/cross-border-co2-transport-transboundary>.

Knelpunt geconstateerd door het havenbedrijf	Probleembeschrijving	Wettelijke achtergrond
5. Infrastructuur ontwikkeling		
<p><i>Voorbeeld spoor/ openbaar vervoer</i></p> <p><u>Probleem:</u></p> <p>Het havenbedrijf constateert behoeftes op het gebied van grensoverschrijdende infrastructuur.</p> <p>Voor de aanleg van grensoverschrijdende infrastructuur, voor bijvoorbeeld spoorverbindingen of buisleidingen, moeten verschillende procedures in de beide landen doorlopen worden. Dat leidt ertoe dat vergunningen en/ of financiering niet of slechts met grote moeite tot stand komen en daardoor projecten niet of vertraagd tot stand komen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Het inrichten van de grensoverschrijdende (spoor)infrastructuur wordt als moeilijk ervaren. Het niet op elkaar afgestemd zijn van deze problematiek hindert de voortgang van dergelijke projecten zowel qua financiering als ook qua verplichtingen tussen de verschillende landen. Verder is de ontwikkeling van infrastructuur: <ul style="list-style-type: none"> ○ procedureel niet op elkaar afgestemd; ○ qua onderliggende criteria (om voor financiering in aanmerking te komen) niet in overeenstemming; en ○ qua budgettaire en formele verantwoordelijkheid verschillend belegd (bv spoor: Infrabel, ProRail, federale/regionale overheid) ▪ In het geval van openbaar vervoer verschillen de politieke bevoegdheden voor de concessies 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Nederland:</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ Omgevingswet;¹⁶ ○ OV: Wet van 6 juli 2000, houdende nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer¹⁷ ▪ <u>België/Vlaanderen:</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ Decreet van 8 december 2017 houdende wijziging van diverse bepalingen inzake ruimtelijke ordening, milieu en omgeving (zgn. Codextrein), gepubliceerd op 20 december 2017 in het Belgisch Staatsblad; het decreet wordt gefaseerd van kracht (een eerste deel artikelen trad in werking op 30 december 2017)¹⁸ ○ OV: Decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij

¹⁶ De wettelijke verschillen inzake milieuwetgeving zijn gedetailleerd beschreven in: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Verschillen in omgevingsrecht tussen Nederland, België en Duitsland en de gevolgen voor de concurrentiepositie van Zeehavens, DG Bereikbaarheid, 078386738:B-Arcadis, 29 april 2015.

¹⁷ Wet personenvervoer 2000, <https://wetten.overheid.nl/BWBR0011470/2018-07-28>

¹⁸ <https://www.ruimtelijkeordering.be/Codextrein>

Knelpunt geconstateerd door het havenbedrijf	Probleembeschrijving	Wettelijke achtergrond
6. Milieu/duurzaamheid		
<p>Voorbeeld transport afvalstoffen (vloeibaar scheepsafvalstoffen)</p> <p><u>Probleem:</u></p> <p>Het havenbedrijf constateert een reguleringsbelemmering voor het transporteren van bepaalde scheepsafvalstoffen binnen het havengebied, voor een bedrijf dat in het gehele havengebied actief is.</p> <p>Dit verzwaart ook de business case voor de (potentiele) klanten van het havenbedrijf.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Het grensoverschrijdende transport van afvalstoffen valt onder Europese wetgeving (EVOA). Bij het transport van vloeibaar scheepsafvalstoffen (met name, sludge, bilgewater en slobs gemengd met olie) vanuit België naar Nederland is door de OVAM de beperking opgelegd dat er “minimaal 50% nuttige toepassing op de vracht” wordt vereist. Nederland stelt geen eisen aan de hoeveelheid “nuttige toepassing” aan dit soort vracht. ▪ Een concreet voorbeeld betreft een havenontvangstinstallatie bedrijf dat in het hele havengebied actief is met werkzaamheden in Vlissingen, Terneuzen én Gent. Zij zamelen de bovengenoemde scheepsafvalstoffen in en bewerken deze met behulp van een verwerkingsinstallatie door gebruik van gerecyclede energie tot een duurzaam herbruikbaar product. Deze verwerkingsinstallatie is gevestigd in Vlissingen en bestaat uit een afvalwaterverwerkingsinstallatie (in samenwerking met Evides waarbij hun water schoon naar de natuur teruggaat), alsmede een olieverwerkingsinstallatie. Om deze olie/water/slib mengsels (= sludge, 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>EU</u>: Verordening (EG) nr. 1013/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 14 juni 2006 betreffende de overbrenging van afvalstoffen (EVOA) regelt de voorwaarden en procedure voor grensoverschrijdende transportvergunningen. <ul style="list-style-type: none"> ○ De EVOA maakt onderscheid tussen afvalstoffen bestemd voor nuttige toepassing (groene en oranje lijst) en afvalstoffen bestemd voor verwijdering. ○ De EVOA-kennisgevingsprocedure geldt in elk geval voor alle afvalstoffen bestemd voor verwijdering, alsook voor de afvalstoffen die op de Oranje afvalstoffenlijst van EVOA staan, of op geen van de afvalstoffenlijsten vermeld staan.¹⁹

¹⁹ <https://www.afvalcirculair.nl/onderwerpen/afvalregelgeving/afval-vervoeren-0/evoa/>

	<p>bilgewater en slob) van Gent (België) naar de installatie in Vlissingen (Nederland) te transporteren heeft het bedrijf een EVOA-vergunning nodig.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Feitelijk bevat elke vracht olie/water mengsel normaal gesproken niet meer dan 35% olie. De door de OVAM aan deze vergunning gekoppelde eis van minstens 50% olie op elke vracht naar Nederland veroorzaakt extra (hoge) kosten en wachttijd. Dit betekent dat elke vracht afzonderlijk geanalyseerd moet worden. Dit leidt tot extra wachttijd en hogere verwerkingskosten omdat – voordat het transport uit België kan vertrekken – wordt geanalyseerd bij een gecontracteerde verwerkingsinstallatie in België, dat feitelijk gezien een concurrent is en duurder is dan de eigen installaties in Vlissingen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Nederland</u>: Aanvraag vergunning bij de Inspectie Leefomgeving en Transport, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ▪ <u>België/Vlaanderen</u>: Aanvraag vergunning bij de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) ²⁰
--	---	--

²⁰ <https://www.ovam.be/afval-materialen/transport-van-afvalstoffen-en-materialen/grensoverschrijdende-overbrenging-van-afvalstoffen>

Knelpunt geconstateerd door het havenbedrijf	Probleembeschrijving	Wettelijke achtergrond
7. Milieu/duurzaamheid		
<p>Voorbeeld transport afvalstoffen (grond en sediment)</p> <p><u>Probleem:</u></p> <p>Het havenbedrijf constateert procedurele knelpunten bij het grensoverschrijdende transport van grond en sediment.</p> <p>Dit verzwaart ook de business case voor de (potentiele) klanten van het havenbedrijf.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Volgens de Europese regelgeving (EVOA) wordt grond en sediment beschouwd als afvalstof voor het transporteren daarvan (ongeacht de modaliteit) over een landsgrens heen. Het verkrijgen van toestemming (EVOA-verklaring) voor grensoverschrijdend afvaltransport vindt plaats op transportniveau (vb. per vrachtwagen of schip) en dient in het land van verzending aangevraagd te worden. ▪ In deze context wordt een knelpunt bij de kwaliteitsbepaling van partijen grond en sediment geconstateerd. Met name worden in Vlaanderen en Nederland verschillende voorwaarden voor monsternamen en toetsing gehanteerd. Dit resulteert in een dubbele onderzoeksinspanning voor dezelfde partij grond dan wel sediment. ▪ Bovendien kan in Nederland het toestemmingstraject voor de EVOA-verklaring tot wel zes maanden in beslag nemen. Hierdoor kan er niet ingespeeld worden op ad hoc opportuniteiten. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>EU</u>: Verordening (EG) nr. 1013/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 14 juni 2006 betreffende de overbrenging van afvalstoffen (EVOA) regelt de voorwaarden en procedure voor grensoverschrijdende transportvergunningen (zie nr. 6 boven) ▪ <u>Nederland</u>: Wet bodembescherming (Wbb); Besluit bodemkwaliteit (Bbk); (Wet milieubeheer (WM) i.v.m. vergunningen); (Waterwet/Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) i.v.m. waterbodem) ▪ <u>België/Vlaanderen</u>: Materialendecreet; het Bodemdecreet, wettelijk kader voor bodemsanering en bodembescherming; en het uitvoeringsbesluit - het Vlaams Reglement rond bodemsanering en bodembescherming (het VLAREBO); (VLAREM I en II,²¹ en Milieuvergunningensdecreet i.v.m. vergunningen)

²¹ Het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning (VLAREM) is het uitvoeringsbesluit van het Vlaamse milieuvergunningensdecreet. Het Reglement omvat drie delen: VLAREM I, II en III.

	<ul style="list-style-type: none">▪ Deze procedurele omstandigheden gaan gepaard met uiteenlopende tarieven voor het transporteren van grond en sediment. Deze vormen een verdere belemmering voor zowel de handel in grond en sediment als het bevorderen van een circulaire economie (m.b.t. een optimalisering van nuttige toepassing van afvalstoffen en materialen) binnen het havengebied.	
--	--	--

Knelpunt geconstateerd door het havenbedrijf	Probleembeschrijving	Wettelijke achtergrond
8. Milieu/duurzaamheid – externe veiligheid		
<p>Voorbeeld bunkeren van LNG</p> <p>Probleem:</p> <p>Het havenbedrijf constateert een belemmering bij het bunkeren van vloeibaar gemaakt aardgas (LNG) op grond van uiteenlopende procedures en veiligheidseisen.</p> <p>Dit verzaamt ook de business case met betrekking tot mogelijke investeringen voor de (potentiele) klanten van het havenbedrijf.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Brandrisico bij de opslag van LNG: De LNG in de (opslag)tanks kan niet ontploffen en niet branden, omdat er geen zuurstof aanwezig is. Zodra LNG vrijkomt in de buitenlucht en gasvormig wordt (aardgas), is het in combinatie met de aanwezige zuurstof wel brandbaar. Omdat aardgas heel snel verdamppt, verspreidt en lichter is dan lucht, is het slechts binnen beperkte grenzen brandbaar.²² ▪ Voor het bunkeren (<i>shore to ship/ truck to ship</i>) van LNG eisen de bevoegde autoriteiten in Nederland een extra vergunning die van de Vlaamse autoriteiten niet wordt geëist. LNG valt (al snel) onder het zogenoemde ‘Brzo-regime’, in een vergunning wordt aan het regime getoetst en eisen aan gesteld. Dit kan zorgen voor (extra) wachttijd en juridische onzekerheid omtrent het verdere transport van het product. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Internationaal: ISO 16924 (standaard voor LNG-tankstations) ▪ Nederland: <ul style="list-style-type: none"> ○ Besluit risico's zware ongevallen 2015 ('Brzo-regime'); Wet Milieubeheer; etc. ○ De PGS-richtlijn nr. 33 (Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen/ PGS),²³ deel 1 (PGS33-1) omvat verschillende voorschriften, eisen en criteria voor de vulstations (zoals algemene regels, eisen en criteria voor milieuvergunningverlening) en stelt voorwaarden op hoe bedrijven moeten toezien op arbeidsveiligheid, milieuveiligheid en brandveiligheid; deel 2 (PGS33-2) betreft LNG-

²² LNG wordt vloeibaar bij temperaturen van rond de -162°C. LNG is dus een cryogene stof: een stof met een extreem lage temperatuur. LNG is daarnaast kleurloos, geurloos, niet brandbaar of giftig. Zie voor meer informatie: <http://www.lng.nl/veiligheidoverheid.html>

²³ Zie deel 1 “PGS33-1” (2013): http://content.publicatiereeksgevaarlijkestoffen.nl/documents/PGS33/PGS_33_1_LNG_motorvoertuigen_compleet.pdf en deel 2 “PDG33-2” (2014): http://content.publicatiereeksgevaarlijkestoffen.nl/documents/PGS33/PGS%2033_2_april_2014_web_2.pdf.

		<p>bunkeren. De PGS-richtlijn is geen opzichzelfstaande wet of regel, maar er kan wel in de wet naar verwezen worden.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ <u>België /Vlaanderen</u>: Vlaams Departement Mobiliteit en Openbare Werken²⁴
--	--	--

²⁴ Zie veiligheidsstudie (2012): <https://www.vlaanderen.be/nl/publicaties/detail/veiligheidsstudie-bevoorrading-van-vlaamse-havens-met-lng-als-brandstof-voor-de-scheepsvaart>; en een verkennende studie (2013) i.v.m. LNG-initiatieven in Vlaanderen: https://www.cpmr.org/pub/agenda/2193_soufrepimbonneppt.pdf

Onderzoeksteam

Prof. Hildegard Schneider

Hoogleraar Europees recht

Vrij verkeer van natuurlijke en rechtspersonen en migratievraagstukken, de erkenning van diploma's en het EU-beleid op het gebied van onderwijs en cultuur, internationaal handelsrecht en vergelijkend recht

Martin Unfried

Ontgrenzer

EU-milieubeleid en Europees regionaal en grensoverschrijdend beleid

Dr. Nina Büttgen

Onderzoeker

Europees arbeidsrecht, rechtsvergelijking en EU governance

Peggy ter Vrugt

Junior onderzoeker

Nederlands staats- en bestuursrecht



Gemeente Maastricht



Maastricht University



Zuyd
Hogeschool



provincie limburg
gesubsidieerd door de Provincie Limburg



ITEM is een initiatief van Universiteit Maastricht (UM), het Nederlands Expertise en Innovatiecentrum Maatschappelijke Effecten Demografische krimp (NEIMED), Zuyd Hogeschool, de Gemeente Maastricht, de Euregio Maas-Rijn (EMR) en de Provincie Limburg (NL).

Institute for Transnational and Euregional
cross border cooperation and Mobility / ITEM

Postadres:
Postbus 616, 6200 MD Maastricht

Bezoekersadres:
Bouillonstraat 1-3, 6211 LH Maastricht
Avenue Céramique 50, 6221 KV Maastricht

T: 0031 (0) 43 388 32 33
E: item@maastrichtuniversity.nl

www.twitter.com/ITEM_UM



www.maastrichtuniversity.nl/item