

**Benelux
Interparlementaire
Assemblee**

Zitting 2019

Plenumvergaderingen van
22 en 23 maart 2019 ⁽¹⁾

**VERSLAG
VAN DE VERGADERINGEN**

**Assemblée
Interparlementaire
Benelux**

Session 2019

Séances plénières des
22 et 23 mars 2019 ⁽¹⁾

**COMPTE RENDU
DES RÉUNIONS**

¹ Deze vergaderingen vonden plaats in de Chambre des Députés in Luxemburg

¹ Ces réunions ont eu lieu dans la Chambre des Députés à Luxembourg.

Plenumvergaderingen van 22 en 23 maart 2019

Agenda

VRIJDAG 22 MAART 2019, VERGADERING OM 14.30 UUR

1. Opening van de zitting

Welkomstwoord en dankwoord door de heer Gusty Graas, voorzitter van het Beneluxparlement
Welkomstwoord door de heer Fernand Etgen, voorzitter van de *Chambre des Députés*
Mededelingen

2. Eerste luik van het themadebat over arbeidsmobiliteit

THEMADEBAT	
ARBEIDSMOBILITEIT: NAAR EEN DYNAMISCHE GRENDOVERSCHRIJDENDE ARBEIDSMARKT	
VOORZITTER: DE HEER GUSTY GRAAS	
RAPPORTEURS: DE HEREN GILLES ROTH EN JEF VAN DEN BERGH	
LUIK I	
JURIDISCH KADER – OPHEFFING VAN WETTELIJKE EN ADMINISTRATIEVE HINDERNISSEN	
MODERATOR: DE HEER WOUTER DE VRIENDT	
14.45-14.55	Inleiding door de heer <i>Gilles Roth</i> , rapporteur
14.55-15.05	Overzicht van de meest voorkomende klachten van de grensarbeider door mevrouw <i>Claudia Monti</i> , ombudsman Luxemburg
15.05-15.15	Uiteenzetting door de heer <i>Jeff Hurt</i> , verantwoordelijke EURES, <i>Agence pour le développement de l'Emploi (ADEM, Luxembourg)</i>
15.15-15.25	Uiteenzetting door een vertegenwoordiger van de Europese Commissie
15.25-15.35	Uiteenzetting over het beleid en de inspanningen ter zake door de heer <i>Willem De Klerck</i> , vertegenwoordiger van de heer <i>Philippe Muyters</i> , Vlaams minister van Werk, Economie, Innovatie en Sport
15.35-16.10	Debat en conclusies door de moderator

3. Openbaar vervoer in de Beneluxlanden

Uiteenzetting over gratis openbaar vervoer in Luxemburg vanaf 2020 door de heer *Christophe Reuter*, *Chargé de direction, Direction de la planification de*

Session plénière des 22 et 23 mars 2019

Ordre du jour

VENDREDI 22 MARS 2019, RÉUNION À 14 HEURES 30

1. Ouverture de la séance

Paroles de bienvenue et de remerciement par le président du Parlement Benelux, M. Gusty Graas
Paroles de bienvenue par le président de la *Chambre des Députés*, M. Fernand Etgen
Communications

2. Premier volet du débat thématique sur la mobilité du travail

DÉBAT THÉMATIQUE	
LA MOBILITÉ DU TRAVAIL: VERS UN MARCHÉ DE TRAVAIL TRANSFRONTALIER DYNAMIQUE	
PRÉSIDENT: M. GUSTY GRAAS	
RAPPORTEURS: MM. GILLES ROTH ET JEF VAN DEN BERGH	
VOLET I	
CADRE JURIDIQUE – SUPPRESSION D'OBSTACLES LÉGAUX ET ADMINISTRATIFS	
MODÉRATEUR: M. WOUTER DE VRIENDT	
14.45-14.55	Introduction par le rapporteur, M. <i>Gilles Roth</i>
14.55-15.05	Relevé des plaintes les plus fréquentes du travail frontalier par Mme <i>Claudia Monti</i> , ombudsman Luxembourg
15.05-15.15	Exposé de M. <i>Jeff Hurt</i> , Responsable EURES, <i>Agence pour le développement de l'Emploi (ADEM, Luxembourg)</i>
15.15-15.25	Exposé d'un représentant de la Commission européenne spécialisé dans les questions de mobilité du travail
15.25-15.35	Exposé sur la politique en la matière par M. <i>Willem De Klerck</i> , représentant de M. <i>Philippe Muyters</i> , ministre flamand de l'Emploi, de l'Économie, de l'Innovation et des Sports
15.35-16.10	Débat et conclusions par le modérateur

3. Les transports en commun dans les pays du Benelux

Exposé sur le transport commun gratuit en Luxembourg à partir de 2020 par M. *Christophe Reuter*, *chargé de direction, Direction de la planification de*

la mobilité du ministère de la Mobilité et des Travaux publics

4. Energietransitie en waterstofeconomie

Rapporteurs: de heer Willem-Frederik Schiltz en mevrouw Patricia Creutz

Voorstel van aanbeveling.- Bespreking.- Stemming

5. Uitwisseling van gegevens over de grens-effecten van belastingherzieningen

Rapporteur: de heer André Postema

Tussentijds verslag

6. Geweld tegen vrouwen

Rapporteur: mevrouw Patricia Creutz

Tussentijds verslag

7. Meeting of the Baltic Assembly Security and Defence Committee, Riga, 24-25 januari 2019

Verslag door de heer Martijn van Helvert

8. Meeting of the Baltic Assembly Education, Science and Culture Committee, Tallinn, 8-9 februari 2019

Verslag door mevrouw Sabine Vermeulen

9. Joint meeting of the Economics, Energy and Innovation Committee and the Natural Resources and Environment Committee of the Baltic Assembly, Riga, 14-15 février 2019

Verslag door de heer Willem Draps

10. De rekeningen voor het dienstjaar 2018

Verslag door mevrouw Sabine Vermeulen, in naam van de verificateurs

11. Neerlegging van antwoorden van de regeringen op vroeger aangenomen aanbevelingen

ZATERDAG 23 MAART 2019 OM 10 UUR

1. Opening van de vergadering

Welkomstwoord door de heer Gusty Graas, voorzitter van het Beneluxparlement

2. Prioriteiten van het Luxemburgse voorzitterschap Voorstelling van het Jaarverslag 2018 van de Benelux Unie

Uiteenzetting door de heer Jean Asselborn, Luxemburgs minister van Buitenlandse en Europese Zaken en voorzitter van het Comité van ministers van de Benelux Unie

la mobilité du ministère de la Mobilité et des Travaux publics

4. La transition énergétique et l'économie de l'hydrogène

Rapporteurs: M. Willem-Frederik Schiltz et Mme Patricia Creutz

Proposition de recommandation. - Discussion. - Vote

5. L'échange de données sur les effets transfrontaliers de réformes fiscales

Rapporteur: M. André Postema

Rapport intermédiaire

6. La violence envers les femmes

Rapporteur: Mme Patricia Creutz

Rapport intermédiaire

7. Meeting of the Baltic Assembly Security and Defence Committee, Riga, 24-25 janvier 2019

Rapport par M. Martijn van Helvert

8. Meeting of the Baltic Assembly Education, Science and Culture Committee, Tallinn, 8-9 février 2019

Rapport par Mme Sabine Vermeulen

9. Joint meeting of the Economics, Energy and Innovation Committee and the Natural Resources and Environment Committee of the Baltic Assembly, Riga, 14-15 février 2019

Rapport par M. Willem Draps

10. Les comptes de l'exercice 2018

Rapport par Mme Sabine Vermeulen, au nom des vérificateurs

11. Dépôt de réponses des gouvernements à des recommandations antérieures

SAMEDI 23 MARS 2019 À 10 HEURES

1. Ouverture de la séance

Paroles de bienvenue par le président du Parlement Benelux, M. Gusty Graas

2. Les priorités de la Présidence luxembourgeoise Présentation du Rapport annuel 2018 de l'Union Benelux

Exposé de M. Jean Asselborn, ministre des Affaires étrangères et européennes et président du Comité de Ministres de l'Union Benelux

Bespreking

3. Tweede luik van het themadebat over arbeidsmobiliteit

THEMADEBAT ARBEIDSMOBILITEIT: NAAR EEN DYNAMISCHE GRENSOVERSCHRIJDENDE ARBEIDSMARKT VOORZITTER: DE HEER GUSTY GRAAS RAPPORTEURS: DE HEREN GILLES ROTH EN JEF VAN DEN BERGH	
LUIK II – MOBILITEIT EN BEST PRACTICES	
MODERATOR: DE HEER ANDRÉ POSTEMA	
10.30-10.40	Inleiding door de heer <i>Jef Van den Bergh</i> , rapporteur
10.40-11.05	Uiteenzetting over het grensoverschrijdend openbaar vervoer door de heer <i>François Bellot</i> , Belgisch minister van Mobiliteit Bespreking
11.05-11.20	Uiteenzetting over het Rail Baltica-project en het kosteloos transport in Tallinn door prof. Jānis Vucāns, voorzitter, en de heer <i>Aadu Must</i> van de <i>Baltic Assembly</i>
11.20-11.40	Leer-werktraject in de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai De Europese context inzake tewerkstelling Uiteenzetting door de heer <i>Eric Hellendorff</i> , <i>Directeur général de l'Office francophone de la Formation en Alternance (OFFA)</i>
11.40-11.55	Best Practices Noordrijn-Westfalen – Eures/infopunt grensarbeiders Uiteenzetting door de heer <i>Dietmar Brockes</i>
11.55-12.30	Debat en conclusies door de moderator

4. Eventueel: hervatting van de agenda van vrijdag 22 maart 2019

Discussion

3. Deuxième volet du débat thématique sur la mobilité du travail

DÉBAT THÉMATIQUE LA MOBILITÉ DU TRAVAIL: VERS UN MARCHÉ DE TRAVAIL TRANSFRONTALIER DYNAMIQUE PRÉSIDENT: M. GUSTY GRAAS RAPPORTEURS: MM. GILLES ROTH ET JEF VAN DEN BERGH	
VOLET II – MOBILITÉ ET BEST PRACTICES	
MODÉRATEUR: M. ANDRÉ POSTEMA	
10.30-10.40	Introduction par le rapporteur, M. Jef Van den Bergh
10.40-11.05	Exposé sur le transport commun transfrontalier par M. François Bellot, ministre belge de la Mobilité Discussion
11.05-11.20	Exposé sur le projet Rail Baltica et le transport gratuit à Tallinn par MM. Jānis Vucāns, président, et Aadu Must de l'Assemblée balte
11.20-11.40	La formation en alternance dans l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai Le contexte européen en matière d'emploi Présentation par M. Eric Hellendorff, Directeur général de l'Office francophone de la Formation en Alternance (OFFA)
11.40-11.55	Best Practices Rhénanie du Nord-Westphalie – EURES/point d'information travailleurs frontaliers Exposé de M. Dietmar Brockes
11.55-12.30	Débat et conclusions par le modérateur

4. Éventuellement: reprise de l'ordre du jour du vendredi 22 mars 2019

Plenaire vergadering van vrijdag 22 maart 2019

Opening van de zitting

De voorzitter, de heer *Gusty Graas* (L), opent de vergadering om 14.33 uur in de *Chambre des Députés* van het Groothertogdom Luxemburg. Hij heet de aanwezigen welkom op deze lentesessie en verwelkomt in het bijzonder de heer *Fernand Etgen*, voorzitter van de *Chambre des Députés*, de heer *Han-Maurits Schaapveld*, ambassadeur van Nederland, de heer *Thomas Antoine*, secretaris-generaal en de heer *Alain De Muysen*, adjunct-secretaris-generaal van de Benelux Unie.

Het is met groot genoegen dat de voorzitter de aanwezigen verwelkomt op de eerste plenaire vergadering van het Beneluxparlement in Luxemburg. Het Nederlandse voorzitterschap heeft de lat zeer hoog gelegd met de zittingen in Den Haag en Maastricht en de werkbezoeken elders in het land. Hij buigt voor de rijke geschiedenis en cultuur van Nederland, net als die van België overigens, en dankt de heer *Postema*. Hij wijst erop dat ook Luxemburg heel wat te bieden heeft en dat de weg naar zijn land niet lang is.

De voorzitter verheugt zich op de debatten die zullen worden gevoerd, zoals dat over de arbeidsmobiliteit vandaag en morgen, dat over de mensenhandel in juni en het debat over de digitalisering in december.

In 2019 en 2020 wordt er in deze zaal van de Luxemburgse volksvertegenwoordiging vergaderd, maar de Luxemburgse delegatie zal de gelegenheid te baat nemen om wat van het land te laten zien, om te beginnen vanavond al, met een diner in het Kasteel Bourglinster. Hij denkt ook aan de conferentie over de biologische landbouw, die in oktober gehouden wordt in Bettembourg, gemeente waarvan hij schepen is, net als *Josée Lorsché*, voorzitter van de commissie Economie, Landbouw en Energie.

Het zijn echter niet zozeer de locaties die belangrijk zijn, maar wel de politieke inhoud van onze gedachtewisselingen. Daarvoor rekent de voorzitter op de voorzitters van de zeven commissies. Luxemburg, België en Nederland zijn erg afhankelijk van elkaar, de banden zijn zeer sterk,

Séance plénière du vendredi 22 mars 2019

Ouverture de la séance

Le président, M. *Gusty Graas* (L), ouvre la séance à 14h33 en la Chambre des Députés du Grand-Duché de Luxembourg. Il souhaite la bienvenue à chacun à cette session de printemps et salue tout particulièrement M. *Fernand Etgen*, président de la Chambre des Députés, M. *Han-Maurits Schaapveld*, ambassadeur des Pays-Bas, M. *Thomas Antoine*, secrétaire général et M. *Alain De Muysen*, directeur général adjoint de l'Union Benelux.

C'est avec le plus grand plaisir que le président accueille les participants à la première session plénière du Parlement Benelux à Luxembourg. La présidence néerlandaise a mis la barre très haut avec les sessions à La Haye et Maastricht ainsi que des visites de travail ailleurs dans le pays. Admiratif de la richesse de l'histoire et de la culture des Pays-Bas, ainsi du reste que de celles de la Belgique, il remercie M. *Postema*. Il souligne enfin que le Luxembourg aussi a beaucoup à offrir, ajoutant que le chemin qui mène à son pays est rapide.

Le président se réjouit à la perspective des débats qui vont être menés, entre autres au sujet de la mobilité du travail, aujourd'hui et demain, sur la traite des êtres humains en juin et sur la numérisation en décembre.

Les séances se tiendront en 2019 et 2020 dans cette salle du parlement luxembourgeois mais la délégation luxembourgeoise saisira l'occasion pour faire connaître le pays, à commencer, dès ce soir, avec le dîner offert au château Bourglinster. Il songe également à la conférence sur l'agriculture biologique qui se tiendra en octobre à Bettembourg, la ville dont il est échevin, tout comme Mme *Josée Lorsché*, présidente de la commission de l'Économie, de l'Agriculture et de l'Énergie.

Toutefois, ce ne sont pas tant les lieux qui importent mais bien le contenu politique de nos échanges de vues. Le président compte pour cela sur les présidents des 7 commissions. Le Luxembourg, la Belgique et les Pays-Bas sont très interdépendants et entretiennent des liens très

veel grensoverschrijdende kwesties komen daaruit voort. Er kan veel verbeterd worden, maar onze benadering is nooit negatief. Het doel van het Beneluxparlement is altijd geweest de positieve aspecten van onze samenwerking te belichten, de historische waarde van de Benelux, zijn potentieel om invloed uit te oefenen buiten onze grenzen.

De Benelux is een van de belangrijkste economische, sociale en culturele motoren van Europa en het potentieel van onze samenwerking is nog niet uitgeput. In het verleden heeft de Benelux vaak het voorbeeld gegeven. Soms heeft men wel beweerd dat de Benelux geen bestaansreden meer had, omdat de Europese Unie beter kon doen dan de Benelux. Vandaag stellen wij vast dat de uitgebreide Unie moeite heeft om vooruit te gaan. Waar grote Europese en internationale organisaties ter plaatse trappelen, is de Benelux meer beweeglijk en staat hij dicht bij onze noden. In plaats van een Europese grondwet, zoals verwacht in de jaren 2000, hebben we vandaag een gefragmenteerd Europa, vooral op het vlak van de waarden. Een meer politiek Europa ook, waarin de instellingen minder machtig zijn. Voor middelgrote en kleine staten zijn de supranationale instellingen nochtans essentieel om hun stem te laten horen, hun belangen te verdedigen en invloed uit te oefenen.

We mogen onze verschillen niet overdrijven en moeten integendeel verder samenwerken. De voorzitter hoopt dat een versterking van de samenwerking op het niveau van de Benelux ook een nieuwe adem zal geven aan de Europese constructie. Om al deze redenen is de Benelux meer dan ooit onmisbaar en moet hij de relaties met andere regionale samenwerkingsverbanden in Europa nog versterken. Hij verwelkomt dan ook de vertegenwoordigers van de Baltische staten. Zondag en maandag zal hij, met de parlementsvoorzitters en –ondervoorzitters van de drie landen, naar Slowakije gaan voor een ontmoeting tussen de parlementsvoorzitters van de Beneluxlanden en die van de Visegrádgroep, waar de samenwerkingsmodellen vergeleken zullen worden en allicht ook zal worden gediscussieerd over de – vaak verschillende – visie op de Europese constructie.

forts, et de nombreuses questions transfrontalières en sont issues. Bien des choses doivent être améliorées mais notre approche n'est jamais négative. Le parlement Benelux a toujours eu pour objectif de mettre en lumière les aspects positifs de notre coopération, la valeur historique du Benelux, son potentiel pour exercer de l'influence en dehors de nos frontières.

Le Benelux est l'un des moteurs économiques, sociaux et culturels d'Europe et nous n'avons pas encore épuisé tout le potentiel de notre coopération. Par le passé, le Benelux a souvent donné l'exemple. On a prétendu parfois que le Benelux n'avait plus de raison d'être parce que l'Union européenne pouvait faire mieux qu'elle. Nous constatons aujourd'hui que l'Union élargie a du mal à progresser. Là où de grandes organisations européennes et internationales piétinent, le Benelux se montre plus dynamique et est plus approprié à nos besoins. Au lieu de la constitution européenne attendue dans les années 2000, nous avons aujourd'hui une Europe fragmentée, particulièrement sur le plan des valeurs. Une Europe politique aussi, où les institutions sont moins puissantes. Pour les États de petite et moyenne taille, les institutions supranationales sont pourtant essentielles pour leur permettre de faire entendre leur voix, défendre leurs intérêts et exercer de l'influence.

Nous ne devons pas exagérer nos différences et devons au contraire continuer à coopérer. Le président espère qu'un renforcement de la coopération au niveau du Benelux confèrera également un nouveau souffle à la construction européenne. Pour toutes ces raisons, le Benelux est plus indispensable que jamais et il doit encore renforcer ses relations avec d'autres structures de coopération en Europe. Il souhaite également la bienvenue aux représentants des États baltes. Dimanche et lundi, il se rendra avec les présidents et vice-présidents des parlements des trois pays en Slovaquie pour une rencontre entre les présidents de parlements des pays du Benelux et ceux du groupe de Visegrad. Il sera procédé à cette occasion à une comparaison des modèles de coopération et il sera sans doute question de la vision – souvent divergente – de la construction européenne.

De Benelux en zijn parlement hebben de ambitie om verder te gaan. De voorzitter hoopt daaraan, samen met de leden, de komende twee jaar bij te dragen.

Uitzonderlijk wordt het debat over de arbeidsmobiliteit over twee dagen verdeeld. De Luxemburgse minister van Buitenlandse Zaken zal zaterdag de prioriteiten van het Luxemburgse voorzitterschap van het Comité van Ministers voorstellen. Vandaag is minister Asselborn in Den Haag. Op die manier wordt het programma zaterdag niet overladen. De uiteenzetting over het openbaar vervoer in Luxemburg wordt vooruitgeschoven.

De voorzitter verwelkomt ten slotte mevrouw Claudia Monti, ombudsman Luxemburg, en geeft het woord aan de voorzitter van de *Chambre des Députés*.

Welkomstwoord door de heer Fernand Etgen, voorzitter van de Luxemburgse *Chambre des Députés*

De heer *Fernand Etgen*, voorzitter van de *Chambre des Députés*, (L) vindt het een grote eer, en tevens een waarachtige vreugde, om iedereen hier in deze *Chambre des Députés* welkom te heten op deze plenaire zitting van het Beneluxparlement. In de loop van de komende twee jaren zal de plenaire assemblee van de Benelux hier zes keer bijeenkomen, en dat is iets waar de voorzitter zich op verheugt.

De deuren van de *Chambre* staan wijd open voor een assemblee met zulke vriendschappelijke banden die kan bogen op verschillende decennia van interparlementaire samenwerking. De deuren staan wijd open omdat we allen dezelfde waarden delen inzake grensoverschrijdende samenwerking.

Ze staan des te meer open nu we ons allen geconfronteerd zien met dezelfde uitdagingen: de erosie van die waarden die toch het fundament vormen van de Europese constructie. We delen ook de bezorgdheid voor de economische en sociale zorgen van een groeiend deel van onze medeburgers. We leven in een tijd waarin het multilateralisme weer terrein wint, waar de rechtsstaat door sommigen in twijfel wordt getrokken, waar

Le Benelux et son parlement ont l'ambition d'aller de l'avant. Le président espère pouvoir y contribuer, avec les membres, dans les deux années à venir.

Exceptionnellement, le débat sur la mobilité du travail sera réparti en deux journées. Le ministre des Affaires étrangères du Luxembourg, M. Asselborn, est aujourd'hui à La Haye et présentera samedi les priorités de la présidence luxembourgeoise du Comité de ministres. De la sorte, l'ordre du jour de samedi ne sera pas surchargé. L'exposé sur les transports publics à Luxembourg est quant à lui avancé.

Le président accueille enfin Mme Claudia Monti, médiatrice du Luxembourg, et cède la parole au président de la *Chambre des Députés*.

Allocution de bienvenue de M. Fernand Etgen, président de la *Chambre des Députés* du Luxembourg

M. *Fernand Etgen*, président de la *Chambre des Députés* (L), indique que c'est un grand honneur et un grand plaisir pour lui de pouvoir accueillir les participants à la *Chambre des Députés* à l'occasion de cette session plénière du Parlement Benelux. L'assemblée plénière du Benelux se réunira ici à six reprises au cours des deux prochaines années et le président s'en félicite.

Les portes de la *Chambre* sont grandes ouvertes pour accueillir une assemblee qui peut s'enorgueillir de tels liens d'amitié et de plusieurs décennies de coopération interparlementaire. Elles sont grandes ouvertes parce que nous partageons ensemble les mêmes valeurs en matière de coopération transfrontalière.

Elles sont d'autant plus ouvertes que nous sommes tous confrontés aux mêmes défis: l'érosion des valeurs qui constituent le fondement de la construction européenne. Nous partageons les mêmes préoccupations concernant la situation économique et sociale d'une partie croissante de nos concitoyens. Nous vivons à une époque où le multilatéralisme regagne du terrain, où d'aucuns remettent en question l'État de droit, où des

overal protest weerklinkt, waar sommigen zich terugplooiën op het vertrouwde. Een tijd tot slot waarin de Europese Unie, voor het eerst in haar geschiedenis, niet uitbreidt maar dreigt te krimpen, nu één van de belangrijkste leden de Unie misschien zal verlaten.

Op zo een moment mogen we ons niet tot een rol van verlamde toeschouwers beperken. Als we zulke verontrustende tendensen waarnemen, moeten we teruggaan naar de bron van de problemen, want die is gekend. In talloze aanbevelingen heeft de Benelux al gehamerd op het feit dat men geen burgers mag uitsluiten. Iedereen moet zich betrokken voelen bij de maatschappij. Iedereen moet worden warm gemaakt en gevormd om deel te nemen aan de toekomstgerichte bedrijfstakken. Dan hebben we het natuurlijk over de circulaire economie en de digitalisering. Versterkte aandacht moet blijven gaan naar de moeilijke landbouwkwesties, naar sociale vraagstukken, naar de transportinfrastructuur. De voorzitter roept iedereen dan ook op om de inspanningen hiervoor nog te verdubbelen. Er moet massaal worden ingezet op de technologische en innovatieve kennis die onze drie landen vertegenwoordigen. We kunnen veel van elkaar leren, we kunnen ideeën uitwisselen. Zo zullen we samen oplossingen vinden.

Uit ons diepgewortelde pluralisme putten we ook de zekerheid dat onze democratische waarden en instellingen, onze lange traditie van openheid, dialoog en compromis veel sterker zullen blijken te zijn dan sommigen denken en beweren. Die ideeën leven ook bij de overgrote meerderheid van de bevolking die wij vertegenwoordigen. Maar we weten ook dat het vertrouwen van de burgers niet vanzelfsprekend is, we moeten dat elke dag verdienen. Dat is een absolute eis van de democratie. De voorzitter moedigt iedereen dan ook uit om daarin te volharden.

De Benelux is vaak een voortrekker geweest op allerlei domeinen. Dat moet nu ook zo zijn: vooroplopen en een voorbeeld zijn op het vlak van internationale samenwerking. Dat is de boodschap die de voorzitter aan alle leden van deze mooie assemblee wenst mee te geven.

protestations s'élèvent de partout et où certains se replient sur ce qui leur est familier. Une époque enfin où l'Union européenne, pour la première fois dans son histoire, au lieu de s'élargir risque de voir le nombre de ses membres se réduire, à présent que l'un des plus importants d'entre eux s'apprête peut-être à la quitter.

À cet instant, nous ne pouvons pas nous satisfaire d'un rôle de spectateur impuissant. Face à de telles tendances inquiétantes, nous devons revenir à l'origine du problème, car il est connu. Le Benelux a déjà martelé dans de nombreuses recommandations que l'on ne peut exclure aucun citoyen. Chacun doit se sentir membre de la société. Chacun doit être conscientisé et formé pour participer aux branches économiques orientées vers l'avenir. Et nous parlons bien évidemment de l'économie circulaire et de la numérisation. Nous devons rester attentifs aux délicates questions agricoles et sociales et à celle de l'infrastructure de transport. Le président appelle dès lors chacun à encore redoubler d'efforts à cet égard. Il faut miser massivement sur la connaissance technologique et innovante que représentent nos trois pays. Nous avons beaucoup à apprendre l'un de l'autre et nous pouvons échanger des idées. C'est ainsi que nous trouverons ensemble des solutions.

Nous puisons également dans le pluralisme profondément ancré en nous la conviction que nos valeurs et institutions démocratiques, notre longue tradition d'ouverture, de dialogue et de compromis seront plus forts que ne le pensent et l'affirment certains. La très grande majorité de la population que nous représentons adhère à ces idées. Mais nous savons aussi que la confiance du citoyen ne va pas de soi et qu'il faut la mériter quotidiennement. C'est là une exigence absolue de la démocratie. Le président encourage dès lors que chacun à persévérer à cet égard.

Le Benelux a souvent été un précurseur dans des domaines divers. Il doit encore l'être présentement: être un précurseur et un exemple dans le domaine de la coopération internationale. Tel est le message que le président souhaite adresser à cette belle assemblée.

Tot slot wenst hij zijn goede vriend Gusty Graas een geslaagde periode van Luxemburgs voorzitterschap toe. Aan iedereen wenst hij een aangenaam verblijf toe in het Groothertogdom en een vruchtbare tweedaagse. Iedereen wordt uitgenodigd om vanavond op een waardige manier de start van het Luxemburgse voorzitterschap te vieren in het kasteel van Bourglinster. (*Applaus*)

Praktische mededelingen

De *voorzitter* dankt de heer Etgen voor deze mooie woorden en herhaalt de uitnodiging. Na de plenaire vergadering van deze namiddag, die tot ongeveer 17.00 uur zal duren, zullen bussen alle genodigden oppikken, om 19.00 stipt aan het Sofitel, om naar het kasteel van Bourglinster te vertrekken. De *Chambre des Députés* biedt daar om 19.30 een diner aan.

De plenaire vergadering van zaterdagochtend, met het tweede deel van het themadebat, zal om 10.00 uur stipt aanvangen, aangezien de tijd van de minister van Buitenlandse Zaken Jean Asselborn werkelijk gemeten is.

Berichten van verhindering

Zijn verhinderd:

— vandaag: de heren Jef Van den Bergh en Sébastian Pirlot

— vandaag en morgen: mevrouw Yoleen Van Camp en de heren Daniel Senesael, Peter De Roover et Patrick Prevot

Wijzigingen in de Belgische delegatie

De heer Sébastian Pirlot verlaat het Beneluxparlement. Hij wordt vervangen door de heer Olivier Henry.

De heer Patrick Lecerf verlaat het Beneluxparlement. Hij wordt vervangen door de heer Jean-Luc Nix.

De heer Wouter De Vriendt vervangt de heer Sébastian Pirlot als voorzitter van de commissie Sociale Zaken, Volksgezondheid, Onderwijs en Sport.

Enfin, il souhaite à son excellent ami Gusty Graas pleine réussite pour cette présidence luxembourgeoise. Il souhaite à tous un agréable séjour au Grand-Duché et deux journées de séances fructueuses. Il invite chacun à fêter dignement ce soir le début de la présidence luxembourgeoise au château de Bourglinster. (*Applaudissements*)

Communications pratiques

Le *président* remercie M. Etgen pour ses propos et réitère l'invitation. À l'issue de la séance de cet après-midi, qui se prolongera jusqu'à 17h environ, des bus viendront chercher les convives au Sofitel à 19h précises pour les amener au château de Bourglinster, où la Chambre des Députés offrira un dîner à 19h30.

La séance plénière de samedi matin, avec à l'ordre du jour la deuxième partie du débat thématique, commencera à 10h précises car le temps dont disposera le ministre des Affaires étrangères, M. Jean Asselborn, sera vraiment mesuré.

Avis d'empêchement

Sont empêchés:

— aujourd'hui: MM. Jef Van den Bergh et Sébastian Pirlot

— aujourd'hui et demain: Mme Yoleen Van Camp et MM Daniel Senesael, Peter De Roover et Patrick Prevot

Modifications au sein de la délégation belge

M. Sébastian Pirlot quitte le Parlement Benelux. Il est remplacé par M. Olivier Henry.

M. Patrick Lecerf quitte le Parlement Benelux. Il est remplacé par M. Jean-Luc Nix.

M. Wouter De Vriendt remplace M. Sébastian Pirlot en qualité de président de la commission des Affaires sociales, de la Santé publique, de l'Enseignement et des Sports.

De heer Patrick Prévot vervangt de heer Wouter De Vriendt als ondervoorzitter van de commissie Grensoverschrijdende Samenwerking.

De heer Jef Van den Bergh vervangt de heer Martijn van Helvert als ondervoorzitter van de commissie Financiën en Mobiliteit.

Organisatie van de commissiewerkzaamheden

Het Bureau, de nationale delegaties en het Permanent Comité hebben zich gebogen over de organisatie van de commissiewerkzaamheden. De beslissingen van die bijeenkomst zullen in de loop van volgende week rondgestuurd worden.

Goedkeuring van de agenda

De agenda van deze tweedaagse werd goedgekeurd door het Permanent Comité, en de voorzitter stelt vast dat niemand daar opmerkingen over heeft. De agenda wordt dus goedgekeurd.

Op de agenda staat onder andere de goedkeuring van de rekeningen voor het dienstjaar 2018 (punt 10). De voorzitter deelt mee dat de heer Marc Angel, voorzitter van de Luxemburgse delegatie, als verificateur werd aangeduid voor die delegatie.

Themadebat. Arbeidsmobiliteit: naar een dynamische grensoverschrijdende arbeidsmarkt

Deel I. Juridisch kader – Opheffing van wettelijke en administratieve hindernissen

De voorzitter geeft het woord aan de moderator van dit deel van het debat, de heer Wouter De Vriendt.

De heer *Wouter De Vriendt*, moderator, (B) wijst erop dat er over dit onderwerp al heel wat werk verricht is in de commissie. Voor een overzicht en stand van zaken geeft hij het woord aan de rapporteur.

De heer *Gilles Roth*, rapporteur, (L) haakt in op de voorzitter en de voorzitter van de *Chambre des Députés*, die aanspoorden om de concrete grensoverschrijdende problemen in de Benelux en de Europese Unie op te lossen. Het Beneluxparlement

M. Patrick Prévot remplace M. Wouter De Vriendt comme vice-président de la commission de la Coopération transfrontalière.

M. Jef Van den Bergh remplace M. Martijn van Helvert comme vice-président de la commission des Finances et de la Mobilité.

Organisation des travaux

Le Bureau, les délégations nationales et le Comité permanent se sont penchés sur l'organisation des travaux. Les décisions issues de cette réunion seront communiquées dans le courant de la semaine prochaine.

Approbation de l'ordre du jour

Le Comité permanent a approuvé l'ordre du jour de la session de deux journées et le président constate que personne n'a d'observations à formuler à ce sujet. L'ordre du jour est donc approuvé.

L'ordre du jour comprend entre autres l'approbation des comptes pour l'exercice 2018 (point 10). Le président indique que M. Marc Angel, président de la délégation luxembourgeoise, a été désigné en qualité de vérificateur pour cette délégation.

Débat thématique. La mobilité du travail: vers un marché transfrontalier du travail dynamique

I^e partie. Cadre juridique – Suppression d'obstacles légaux et administratifs

Le président donne la parole au modérateur pour cette partie du débat, M. Wouter De Vriendt.

M. *Wouter De Vriendt*, modérateur, (B) indique que d'importants travaux ont déjà été consacrés à ce sujet en commission. Il cède la parole au rapporteur pour un état de la situation.

M. *Gilles Roth*, rapporteur, (L) se réfère aux propos du président de l'assemblée et du président de la Chambre des Députés, qui ont tous deux appelé à résoudre les problèmes transfrontaliers concrets dans le Benelux et dans l'Union européenne. Le

legt zich al maanden toe op de kwestie van de arbeidsmobiliteit. Het is niet het enige onderwerp dat aangesneden werd, maar wel een belangrijk en prioritair onderwerp. Opdat onze landen sterke economieën zouden blijven in een meer en meer competitieve omgeving, moet er een dynamische grensoverschrijdende arbeidsmarkt worden gecreëerd in de Benelux.

Het onderwerp dat vandaag wordt behandeld, is het juridische kader en het wegwerken van de wettelijke en administratieve hindernissen. Morgen komt de mobiliteit aan de beurt, al horen we vandaag al een expert over het gratis openbaar vervoer in Luxemburg. Ook kunnen we kennismaken met een aantal good practices, niet alleen in de Benelux, maar ook in Noordrijn-Westfalen, in de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai en in de Baltische staten.

Het thema arbeidsmobiliteit werd niet willekeurig gekozen. Het Comité van Ministers van de Benelux Unie heeft de goede werking van de arbeidsmarkt als prioriteit aangestipt in zijn Gemeenschappelijk Werkprogramma 2017-2020 “Grensverleggend samenwerken”.

De Beneluxlanden willen de arbeids- en dienstenmarkt grensneutraal maken, om zo het zoeken van geschikt werk in een buurland te faciliteren. De eerste aanzet werd enkele jaren geleden gegeven. Onder het vorige Luxemburgse voorzitterschap stond arbeidsmobiliteit al op de agenda van onze assemblee. Het Comité van Ministers heeft op 11 december 2014 een aanbeveling goedgekeurd die grensoverschrijdende arbeidsmobiliteit als een prioriteit van de Beneluxsamenwerking definieerde met het oog op economische groei. Sindsdien komen vertegenwoordigers van de ministers van Werk ten minste éénmaal per jaar samen om de voortgang te bespreken en voorstellen te formuleren.

De aanbeveling bevat verschillende elementen, als de automatische erkenning van de equivalentie van de diploma's hoger onderwijs. Ook de erkenning van beroepskwalificaties werd behandeld evenals de organisatie van grensoverschrijdende

Parlement Benelux se préoccupe depuis des mois déjà de la question de la mobilité du travail. Ce n'est pas le seul sujet à avoir été abordé mais il s'agit d'une matière importante et prioritaire. Afin que nos pays restent des économies fortes dans un environnement plus concurrentiel, il faut créer un marché transfrontalier de l'emploi dynamique dans le Benelux.

Le sujet traité aujourd'hui concerne le cadre juridique et la levée des entraves légales et administratives. Il sera question demain de la mobilité mais un expert nous entretiendra d'ores et déjà aujourd'hui de la gratuité des transports publics au Luxembourg. Nous pourrions découvrir aussi un certain nombre de bonnes pratiques qui ont cours non seulement dans le Benelux mais aussi en Rhénanie du Nord-Westphalie, dans l'Eurometropole Lille-Courtrai-Tournai et dans les États baltes.

Le thème de la mobilité du travail ne procède par d'un choix arbitraire. Le Comité des ministres du Benelux a défini le bon fonctionnement du marché du travail comme une priorité dans son programme de travail commun 2017-2020 “Coopérer sans frontières”.

Les pays du Benelux entendent rendre le marché du travail et des services neutre pour faciliter la recherche d'un emploi approprié dans un pays voisin. La première amorce à cette fin remonte à quelques années déjà. La mobilité du travail figurait déjà à l'ordre du jour de notre assemblée sous la précédente présidence luxembourgeoise. Le Comité de ministres a approuvé le 11 décembre 2014 une recommandation qui définissait la mobilité du travail transfrontalière comme une priorité de la coopération Benelux dans la perspective de la croissance économique. Depuis, des représentants des ministres du Travail se réunissent au moins une fois par an pour discuter des avancées enregistrées et formuler des propositions.

La recommandation comprend différents éléments comme la reconnaissance automatique de l'équivalence des diplômes de l'enseignement supérieur. La reconnaissance des qualifications professionnelles ainsi que l'organisation de stages

stages. Ook goede informatie van de grensarbeiders kreeg aandacht.

Heel wat zaken zijn ondertussen gerealiseerd. Elke inwoner van de Benelux heeft nu de juridische zekerheid dat zijn bachelor of master diploma automatisch erkend wordt in de andere landen. Voortaan is dat ook het geval voor een *associate degree* en doctoraten. Vorig jaar heeft het Beneluxparlement een aanbeveling goedgekeurd om op korte termijn de beroepskwalificaties over de grenzen heen te erkennen.

Er werden ook resultaten geboekt in de strijd tegen de sociale dumping dankzij gezamenlijke controles door de verschillende inspectiediensten. De Benelux bereidt een juridisch kader voor voor de grensoverschrijdende samenwerking tussen de sociale inspectiediensten.

Dit zal het mogelijk maken om een *level playing field* te realiseren waaruit een gezamenlijke arbeidsmarkt in de Benelux kan groeien.

Heel wat andere problemen wachten nochtans nog op een oplossing. De commissie Sociale Zaken, Volksgezondheid en Sport heeft de voorbije maanden verschillende hoorzittingen georganiseerd. Het Secretariaat-Generaal van de Benelux heeft een stand van zaken voorgesteld en de Benelux Business Round Table kreeg de kans haar bekommernissen naar voren te brengen. De commissie heeft ook een vertegenwoordiger van EURES – het Europese portaal voor arbeidsmobiliteit – ontvangen en had een gedachtewisseling met de heer Cremers, onderzoeker aan de universiteit van Tilburg, over de problemen in verband met een grensoverschrijdende arbeidsmarkt en mogelijke oplossingen. De commissie heeft ook gediscussieerd met de verschillende ombudsmannen van de Benelux, waarbij het accent lag op de problemen met de pensioenen van werknemers die tijdens hun loopbaan in een ander Beneluxland gewerkt hebben. Ook vertegenwoordigers van de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai werden uitgenodigd.

transfrontaliers ont également été discutées. L'attention requise a également été consacrée à une bonne information à destination des travailleurs frontaliers.

Bien des choses ont été réalisées entre temps. Tout habitant du Benelux a aujourd'hui juridiquement la certitude que son baccalauréat ou son diplôme de Master sera automatiquement reconnu dans les autres pays. C'est désormais le cas aussi pour l'*associate degree* et les doctorats. Le Parlement Benelux a adopté l'an dernier une recommandation tendant à faire reconnaître à bref délai les qualifications professionnelles par-delà les frontières.

Des résultats ont également été enregistrés dans la lutte contre le dumping social par le biais de l'organisation de contrôles communs par les différents services d'inspection. Le Benelux prépare un cadre juridique pour la coopération transfrontalière entre les services d'inspection sociale.

Il sera ainsi possible de créer un *level playing field* dont pourra naître un marché du travail commun dans le Benelux.

De nombreux autres problèmes sont toutefois encore en attente d'une solution. La commission des Affaires sociales, de la Santé publique et des Sports a organisé plusieurs auditions au cours des derniers mois. Le secrétariat général du Benelux a présenté un état de la situation et la possibilité a été donnée à la Benelux Business Round Table de faire part de ses préoccupations. La commission a également reçu un représentant d'EURES – le portail européen pour la mobilité du travail – et a eu un échange de vues avec M. Cremers, chercheur à l'université de Tilburg sur les problèmes relatifs à un marché du travail transfrontalier et sur les solutions envisageables. La commission a également eu avec les différents médiateurs du Benelux une discussion au cours de laquelle l'accent a été mis sur les problèmes relatifs aux pensions des travailleurs qui ont travaillé au cours de leur carrière dans un autre pays du Benelux. Des représentants de l'Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai ont également été invités.

De hoorzittingen en besprekingen hebben het mogelijk gemaakt om een aantal hinderpalen te identificeren. Vaak ziet men dat de correcte informatie in de taal van de grensarbeiders ontbreekt, die daarom aarzelen omdat ze niet weten wat de consequenties zullen zijn van werken over de grens op fiscaal en arbeidsrechtelijk gebied. Het niveau van de talenkennis stemt niet altijd overeen met wat de werkgever in een ander land verwacht.

Een ander belangrijk punt is het belastingregime van de grensarbeiders, omdat hun werkplek en woonplaats onder twee verschillende wetgevingen vallen. Hun belasting wordt geregeld door het principe van het vermijden van dubbele belasting, de interne wetgeving van de drie landen en de invloed van het communautaire recht. Nieuwe uitdagingen waarvoor pragmatische oplossingen nodig zijn, zijn telewerk en het belastingregime van de expats.

Op het vlak van de sociale zekerheid moet aandacht gaan naar de regeling van de coördinatie van de sociale zekerheid vóór de volgende Europese verkiezingen. Dit houdt onder andere de exporteerbaarheid in van de werkloosheidsrechten. Werklozen zullen voortaan ten laste zijn van het land waar ze gewerkt hebben en niet meer van het land waar ze verblijven.

De kwaliteit van grensoverschrijdend openbaar vervoer blijft een probleem en wie de auto wil gebruiken, wordt vaak geconfronteerd met opstoppingen.

Vanmiddag zullen we eerst aandacht besteden aan de verschillende reglementeringen. Diverse actoren beschouwen die verschillen als een essentiële hinderpaal voor de ontwikkeling van een dynamische grensoverschrijdende arbeidsmarkt. De vraag naar een uniform juridisch kader, niet alleen binnen de Benelux, maar ook in buurlanden als Frankrijk en Duitsland, is groot.

Wij zullen dadelijk een gedachtewisseling kunnen houden met mevrouw Claudia Monti, ombudsman van Luxemburg, die ons zal spreken over de meest frequente klachten van grensarbeiders. Daarna horen we de Luxemburgse verantwoordelijke van

Les auditions et entretiens ont permis d'identifier un certain nombre d'entraves. Souvent, on observe une absence d'information dans la langue des travailleurs frontaliers qui hésitent dès lors, ne sachant pas quelles sont, sur le plan juridique et au regard du droit du travail, les conséquences du choix d'aller travailler dans le pays voisin. Par ailleurs, le niveau de connaissances linguistiques ne correspond pas toujours à ce qu'en attend un employeur dans un autre pays.

Le régime fiscal des travailleurs frontaliers constitue un autre point important dans la mesure où le lieu de travail et le lieu où l'on habite relèvent de législations différentes. Les impôts sont réglés selon le principe de la prévention de la double imposition, de la législation interne des trois pays et de l'influence du droit communautaire. Le télétravail et le régime fiscal des expatriés constituent de nouveaux défis pour lesquels il faudra trouver des solutions.

Concernant la sécurité sociale, il faut être attentif au règlement relatif à la coordination des systèmes de sécurité sociale avant les prochaines élections européennes. Cela implique entre autres l'exportabilité des droits en matière de chômage. Les chômeurs seront dorénavant à charge du pays où ils ont travaillé et plus du pays où ils résident.

La qualité du transport public transfrontalier reste un problème et celui qui souhaite utiliser la voiture est souvent enlisé dans des embouteillages.

Cet après-midi, nous nous pencherons tout d'abord sur les différentes réglementations. Divers acteurs considèrent ces différences comme une entrave essentielle au développement d'un marché transfrontalier du travail dynamique. La demande de mettre en place un cadre juridique uniforme, non seulement dans le Benelux mais encore dans des pays voisins comme la France et l'Allemagne, est forte.

Il nous sera donné d'avoir tout à l'heure un échange de vues avec Mme Claudia Monti, médiatrice pour le Luxembourg, qui traitera des plaintes les plus fréquemment exprimées par les travailleurs frontaliers. Nous entendrons ensuite le responsable

EURES, de heer Jeff Hurt. De heer Willem De Klerck, vertegenwoordiger van Vlaams minister van Werk Philippe Muyters, zal ons dan het Vlaams beleid inzake arbeidsmobiliteit voorstellen.

De heer Roth is ervan overtuigd dat dit themadebat kan bijdragen tot het opstellen van een aanbeveling over de grensoverschrijdende arbeidsmobiliteit in de loop van de volgende maanden. (*Applaus*)

De heer *Wouter De Vriendt*, moderator van het themadebat, (B) dankt de rapporteur, maar corrigeert hem ook. Normaal gezien zouden drie externe sprekers het woord voeren in dit eerste deel van het themadebat. Mevrouw Claudia Monti is ombudsman voor Luxemburg. Zij zal een overzicht geven van de meest voorkomende klachten van de grensarbeiders. Na haar uiteenzetting zal niet de geplande spreker Jeff Hurt het woord voeren. De heer Hurt is verantwoordelijke EURES, *Agence pour le développement de l' Emploi (ADEM, Luxemburg)*, maar hij is verontschuldigd om gezondheidsredenen. Na mevrouw Monti zal dus onmiddellijk de heer Willem De Klerck, vertegenwoordiger van Vlaams minister Philippe Muyters, aan bod komen. Hij houdt een uiteenzetting over het beleid en de inspanningen die de Vlaamse minister van Werk, Economie, Innovatie en Sport op dit vlak levert.

Na de inleidende uiteenzettingen is er gelegenheid tot debat.

Mevrouw *Claudia Monti*, ombudsman Luxemburg, (L) is verheugd met deze uitnodiging. Zij zal van de gelegenheid gebruik maken om aan de hand van verschillende voorbeelden de problemen uit de doeken te doen die mensen ondervinden als ze over de grens willen werken. Problemen die voortkomen uit Europese reglementen, maar ook uit nationale wetten en regels.

Ze wil echter met een positieve noot beginnen: vanuit haar functie heeft ze geregeld contacten met haar Europese collega's en die samenwerking verloopt zeer goed, in het bijzonder met haar collega's uit de Beneluxlanden. Dat is ook nodig om de rechtzoekenden zo goed mogelijk te kunnen helpen in hun geworstel met de rechtsregels.

luxembourgeois d'EURES, M. Jeff Hurt. M. Willem De Klerck, représentant du ministre flamand du Travail, M. Philippe Muyters, nous présentera ensuite la politique de la Flandre en matière de mobilité du travail.

M. Roth est convaincu que ce débat thématique pourra contribuer à la rédaction d'une recommandation sur la mobilité transfrontalière du travail dans les mois à venir (*Applaudissements*).

M. *Wouter De Vriendt*, modérateur du débat thématique, (B) remercie le rapporteur mais apporte aussi une correction à ses propos. Normalement, trois orateurs externes auraient dû prendre la parole dans le cadre de cette première partie du débat thématique. Mme Claudia Monti est médiatrice pour le Luxembourg. Elle fournira un aperçu des plaintes les plus fréquentes parmi les travailleurs frontaliers. À l'issue de son exposé, ce n'est pas M. Jeff Hurt qui prendra la parole. Responsable auprès d'EURES, l'Agence pour le développement de l'Emploi (ADEM, Luxemburg), M. Hurt s'est fait excuser pour raisons de santé. Après Mme Monti, la parole sera d'emblée donnée à M. Willem De Klerck, le représentant du ministre flamand Philippe Muyters, qui fera un exposé sur la politique et les efforts déployés dans ce domaine par le ministre flamand du Travail, de l'Économie, de l'Innovation et des Sports.

Aux exposés introductifs succédera le débat.

Mme *Claudia Monti*, médiatrice pour le Luxembourg, (L) se dit très heureuse de cette invitation. Elle saisira l'occasion pour traiter, sur la base de différents exemples, des problèmes que rencontrent les personnes désireuses d'aller travailler dans un pays voisin. Ces problèmes résultent de règlements européens mais également de lois et de règles nationales.

Elle souhaite toutefois commencer par une note positive: de par sa fonction, elle a des contacts réguliers avec ses collègues européens et cette coopération se passe très bien, particulièrement avec ses collègues des pays du Benelux. Il s'agit là d'une nécessité si l'on veut aider au mieux les justiciables confrontés aux règles juridiques.

Mevrouw Monti heeft met belangstelling de documenten gelezen die haar door het secretariaat werden bezorgd met betrekking tot dit onderdeel van de arbeidsmobiliteit. Ze heeft daarbij kunnen vaststellen dat haar collega's en zij geregeld te maken krijgen met problemen die opduiken rond het pensioen. Op een bepaald moment wil iedereen een welverdiend pensioen genieten, ook als men over de grens heeft gewerkt. En dan botst men op het feit dat elk land — ondanks Europese pogingen om te harmoniseren — zijn eigen regels in verband met pensioenleeftijd en —uitkeringen heeft uitgewerkt. In het ene land kan men zijn pensioen al op 65 aanvragen, in het andere is dat pas op 67. Overal gelden andere overgangsmaatregelen, wat het nog ingewikkelder maakt. Elk land legt zijn eigen voorwaarden op, wat het heel moeilijk maakt voor wie zijn pensioen wil aanvragen na, gebruik makend van het vrij verkeer van personen, in verschillende landen te hebben gewoond, gewerkt en bijgedragen.

Ieder land heeft zijn eigen berekeningsmethode voor de pensioenuitkering. Zo legt Luxemburg bepaalde voorwaarden op inzake leeftijd en verzekerde periode. Als een inwoner van Luxemburg die elders gewerkt heeft, dan zijn pensioenrecht wil laten gelden, moet hij veel inlichtingen gaan inwinnen in het land waar hij gewerkt en bijgedragen heeft. Soms krijgt men snel een antwoord, soms moet men lang wachten, zeker als het om een ingewikkeld dossier gaat. Daar komt nog bij dat in het ene land sommige opleidingen in aanmerking worden genomen, in het andere dan weer niet.

Samen met de verschillen in terminologie en berekening leidt dit alles geregeld tot vrij absurde situaties, en daar worden wij als ombudsmannen dan mee geconfronteerd. Het kan heel lang duren eer de Luxemburgse pensioenkassen een volledig dossier hebben samengesteld en tot betaling van het pensioen kunnen overgaan. Die enorme vertragingen zijn bijzonder onaangenaam voor de betrokkenen, dat hoeft geen betoog. Mevrouw Monti is verheugd dat hier vandaag bij zoveel bewindslieden de bereidheid leeft om een oplossing te zoeken voor dit soort problemen, waarvan men de weerslag op de mensen niet mag onderschatten. De rechtsonzekerheid weegt op de mensen die hun pensioen aanvragen en op de gezinsleden die van hen afhankelijk zijn.

Mme Monti a lu avec attention les documents que lui a procurés le secrétariat concernant cet aspect de la mobilité du travail. Elle a pu constater que ses collègues et elle-même sont régulièrement confrontés à des problèmes de pensions. À un certain moment, chacun souhaite jouir d'une pension bien méritée, même s'il a travaillé de l'autre côté de la frontière. Et l'on se heurte alors au fait que chaque pays — malgré les tentatives d'harmonisation au niveau européen — a mis en place ses propres règles concernant l'âge de la pension et les montants de celle-ci. Dans un pays, on pourra demander la pension dès l'âge de 65 ans alors qu'il faudra attendre 67 ans dans un autre. Partout, les mesures transitoires sont différentes, ce qui contribue très fort à compliquer la situation. Chaque pays impose ses conditions, ce qui rend les choses très difficiles pour la personne qui souhaite demander sa pension après avoir travaillé et cotisé dans plusieurs pays, usant en cela du droit à la libre circulation des personnes.

Chaque pays a défini sa propre méthode de calcul du montant des pensions. Ainsi, le Luxembourg impose certaines conditions en matière d'âge et de périodes assurées. Si un habitant du Luxembourg qui a travaillé ailleurs souhaite faire valoir ses droits à la pension, il devra obtenir de nombreux renseignements dans le pays où il a travaillé et cotisé. Il arrive que la réponse soit rapide mais il faut parfois aussi attendre longtemps, certainement dans le cas d'un dossier complexe. À cela s'ajoute que certains pays prennent des formations en considération, et d'autres pas.

Eu égard notamment aux différences au niveau de la terminologie et des calculs, on en arrive souvent à des situations absolument absurdes auxquelles sont confrontés les médiateurs. Il arrive que les caisses de pension luxembourgeoises mettent beaucoup de temps à constituer un dossier complet pour pouvoir procéder au versement de la pension. Il est inutile de préciser que ces énormes retards sont particulièrement désagréables pour l'intéressé. Mme Monti se félicite de constater chez autant de responsables politiques la volonté de rechercher une solution à ce type de problèmes dont il ne faut pas sous-estimer l'impact chez les gens. L'insécurité juridique est pesante pour les personnes qui demandent leur pension et les membres de leurs familles qui dépendent d'elles.

Als ombudsman wordt mevrouw Monti ook geregeld geconfronteerd met nog een ander probleem: dat van het invaliditeitspensioen. Ook daar heeft het veel voeten in de aarde vanwege de verschillen in regelgeving en afhandeling van de dossiers. Wie in Luxemburg woont en gewerkt heeft en zijn aanvraag doet, moet ook zijn land van herkomst contacteren opdat het juiste bedrag zou worden berekend. Ze haalt twee gevallen aan waarbij de hele procedure bijzonder stroef verliep. Op een bepaald moment werd zelfs het verblijfsrecht in Luxemburg van een van de betrokkenen in vraag gesteld. In theorie moeten mensen die geen aanspraak kunnen maken op een permanent verblijfsrecht, een bezoldigd werk uitoefenen. Aangezien dat niet het geval was, werd deze persoon beschouwd als een te zware last voor de Luxemburgse staat en werd met uitzetting bedreigd. Het kostte mevrouw Monti en haar collega heel veel moeite om de nodige administratieve stukken te verzamelen, zodat de zaak uiteindelijk gelukkig tot voldoening van de aanvrager kon worden geregeld.

Wie over de grens gaat werken, wordt ook geregeld geconfronteerd met belastingproblemen. Ook hier zijn het de verschillende erkenningsvoorwaarden en de niet-geharmoniseerde regels die de grensarbeiders parten spelen. Mevrouw Monti haalt weer een voorbeeld aan, deze keer van een koppel waarvan de partner overlijdt. De resterende partner vraagt een overlevingspensioen aan in Luxemburg en botst bij de erkenning niet alleen op interne tegenstrijdigheden in de Luxemburgse administratie, maar ook op verschillende toekenningsvoorwaarden in de andere lidstaten. In dit geval liep het slecht af: de betrokkene kreeg het overlevingspensioen niet in Luxemburg en ook niet in zijn land van herkomst. Zo ontstaat voor de betrokkene een sneeuwbaaleffect van zorgen, want achter het ene probleem gaat meestal nog een ander schuil. Voor dit soort gevallen moet dringend een oplossing worden gevonden.

Een ander probleem waarmee ombudsmannen geregeld worden geconfronteerd is de kwestie van de medische kosten. Welk land moet die ten laste nemen? Neem het geval van een Belgische ingezetene die in Luxemburg werkt. Hij heeft medische verzorging nodig en wil een Belgische arts raadplegen. Dan moet hij allerlei documenten

En tant que médiatrice, Mme Monti est régulièrement confrontée aussi à un autre problème: celui de la pension d'invalidité. Là encore, les difficultés sont grandes en raison des différences dans la réglementation et dans le traitement des dossiers. Le demandeur qui habite et a travaillé au Luxembourg doit également contacter son pays d'origine pour obtenir le calcul précis de la pension. L'oratrice cite des cas de procédures particulièrement difficiles. À un moment donné, le droit de l'un des intéressés de résider au Luxembourg a même été remis en question. En théorie, les personnes qui ne peuvent prétendre à un droit de séjour permanent doivent exercer un travail rémunéré. Comme ce n'était pas le cas en l'espèce, cette personne a été considérée comme constituant une charge trop lourde pour l'État luxembourgeois et a été menacée d'expulsion. Mme Monti et son collègue ont dû se démener pour réunir les documents administratifs requis pour que le dossier puisse être réglé à la satisfaction du demandeur.

Celui qui va travailler de l'autre côté de la frontière est également régulièrement confronté à des problèmes fiscaux. Là encore, ce sont les conditions de reconnaissance différentes et l'absence d'harmonisation des règles qui pénalisent les travailleurs frontaliers. Mme Monti cite un nouvel exemple, celui d'un couple dont le partenaire décède. Le partenaire survivant demande au Luxembourg une pension de survie et se heurte, pour la reconnaissance du droit à cette pension, aux contradictions internes à l'administration luxembourgeoise mais également aux différences en matière de conditions de reconnaissance dans les autres États membres. En l'espèce, les choses se sont mal terminées puisque l'intéressé n'a pas obtenu la pension de survie ni au Luxembourg, ni dans son pays d'origine. Il subit ainsi un effet boule de neige au niveau des difficultés rencontrées car un problème en entraîne souvent un autre. Il faut d'urgence trouver une solution pour de tels cas.

Un autre problème auquel les médiateurs sont souvent confrontés est la question des soins médicaux. Quel pays doit les prendre en charge? Prenons le cas d'un ressortissant belge qui travaille au Luxembourg. Il requiert des soins médicaux et souhaite consulter un médecin belge. Il doit alors réunir toutes sortes de documents pour justifier sa

verzamelen om dat te verantwoorden vooraleer hij de toestemming krijgt om naar die Belgische arts te stappen. Eer die kosten ten laste worden genomen door Luxemburg, moet de aanvrager veel inlichtingen verzamelen, die hem vaak met tegenzin worden verschaft, zeker als de normale Belgische inlichtingen voor Luxemburg niet volstaan. Weer een kwestie waarvan de ombudsman hoopt dat er snel een oplossing voor uit de bus komt.

Mevrouw Monti stelt tot haar genoegen vast dat deze dagen een uitgebreid debat plaats zal hebben over het openbaar vervoer. Luxemburg heeft, net zoals de andere Beneluxlanden, een speciaal vervoersbewijs voor mensen met een bijzondere nood. Sommige personen met een handicap reizen helemaal gratis, anderen genieten een verlaagd tarief. Maar wat stelt de reiziger in kwestie dan tot zijn verbijstering vast? Zodra hij de grens overschrijdt wordt hij een reiziger zonder privileges, want zijn speciale vervoersbewijs stopt aan de grens! Op die manier maakt men het wel bijzonder onpraktisch voor reizigers met een bijzondere nood om hun mobiliteit te organiseren. Nochtans hanteren België en Luxemburg grotendeels dezelfde toekenningsvoorwaarden voor zo'n special vervoersbewijs. Dan moet het toch mogelijk zijn om dit beter te regelen en een gemeenschappelijke kaart uit te geven die de voordelige mobiliteit ook over de landsgrens garandeert.

Tot slot wil mevrouw Monti nog het probleem aanraken van de financiële hulp aan studenten. Geregeld wordt zij in haar hoedanigheid van ombudsman geconfronteerd met Luxemburgse studenten die er niet in slagen hun dossier van financiële hulp bij hogere studies rond te krijgen. Weeral blijken de toekenningsvoorwaarden en – procedures voor dat soort hulp in de buurlanden Luxemburg en België te verschillen. Iedereen wordt weliswaar geacht de wet te kennen, maar welke student raakt wijs uit dat kluwen? Het kostte mevrouw Monti zelf ook heel wat moeite om alle vaak zeer uiteenlopende regeltjes op een rij te zetten. Welke hogere studies komen bijvoorbeeld in aanmerking voor zulke steun en welke niet? Luxemburg is momenteel bezig met het opstellen van zo'n lijst, maar ook dan zullen er twijfelgevallen blijven. Wat met de uiteenlopende certificaten die worden uitgereikt?

démarche avant d'obtenir l'autorisation de s'adresser à ce médecin belge. Pour que les coûts soient pris en charge par le Luxembourg, le demandeur doit réunir une somme abondante d'informations qui lui sont fournies souvent à contre-cœur, particulièrement lorsque les renseignements ordinairement fournis en Belgique ne suffisent pas aux yeux du Luxembourg. C'est là encore un aspect dont la médiatrice espère qu'il trouvera rapidement une solution.

Mme Monti constate à sa grande satisfaction que l'on s'apprête à mener un large débat sur les transports publics. Comme les autres pays du Benelux, le Luxembourg a instauré un titre de transport spécial pour les personnes qui connaissent des besoins particuliers. Certaines personnes handicapées voyagent entièrement gratuitement et d'autres bénéficient d'un tarif réduit. Mais que constate à son grand étonnement le voyageur en question? Dès qu'il traverse la frontière, il devient un voyageur sans privilège car son titre de ce transport spécial cesse d'être valable à la frontière! Dans ces conditions, il est malaisé pour les voyageurs confrontés à des besoins particuliers d'organiser leur mobilité. Pourtant, la Belgique et le Luxembourg appliquent en grande partie les mêmes conditions d'octroi d'un tel titre de transport spécial. Il devrait dès lors être aisé de concevoir une carte commune qui garantisse la mobilité à des conditions avantageuses de l'autre côté de la frontière nationale.

Mme Monti souhaite enfin encore évoquer la question de l'aide financière aux étudiants. En sa qualité de médiatrice, elle rencontre souvent des étudiants luxembourgeois qui n'arrivent pas à finaliser leur dossier d'aide financière en vue de la poursuite d'études supérieures. Une fois encore, les conditions et procédures d'octroi de ce type d'aide s'avèrent être différentes en Belgique et au Luxembourg. Chacun est certes censé connaître la loi mais quel étudiant peut se sortir d'un tel embrouillamini? Mme Monti elle-même a dû déployer maints efforts pour identifier les différentes règles, souvent divergentes. Par exemple, quelles études supérieures entrent en ligne de compte pour l'attribution d'une aide? Le Luxembourg s'emploie actuellement à dresser une telle liste mais même alors, il subsistera des cas limites. Qu'en est-il des certificats finaux qui sont délivrés? Certaines

Sommige faculteiten werken met jaarlijkse cycli, andere met semesters. Wat als een student bijvoorbeeld één semester in Luxemburg college volgt en het daaropvolgende semester in België, Frankrijk of Duitsland? Wat als certificaten maar één keer per jaar uitgereikt worden? Hoe moet de student in kwestie dan aan de nodige documenten geraken om zijn steunaanvraag te stofferen? Daarenboven komen Belgische documenten bijzonder traag door, en dat ondanks herhaaldelijk aandringen door de Belgische evenknie van mevrouw Monti. Zelf heeft ze al heel wat druk uitgeoefend op de Luxemburgse autoriteiten, en ze heeft de indruk dat die al wat soepeler en behulpzamer zijn geworden. Maar dat neemt niet weg dat strikte termijnen blijven gelden voor het inleveren van bepaalde documenten en dat studenten onder zware stress gebukt gaan als ze vrezen die termijnen niet te zullen halen.

Mevrouw Monti hoopt over al de aangehaalde zaken vandaag in gesprek te kunnen gaan. (*Applaus*)

De heer *Wouter De Vriendt*, moderator, (B) dankt mevrouw Monti voor haar uiteenzetting, waarin ze wees op een aantal zaken die zeker nog zullen moeten worden behandeld, en kondigt de volgende spreker aan, de heer De Klerck.

De heer *Willem De Klerck*, vertegenwoordiger van de heer Philippe Muylers, Vlaams minister van Werk, Economie, Innovatie en Sport, (België) moet vooreerst minister Muylers verontschuldigen. Hij wil met zijn presentatie een inbreng leveren vanuit Vlaamse hoek aan dit belangrijke debat, waarvan het belang de komende jaren alleen maar zal toenemen, omdat krapte en mismatches op de arbeidsmarkt zich steeds meer zullen laten voelen en structureler worden.

In Vlaanderen is het aantal werkzoekenden sterk gedaald, de werkzaamheid bedraagt 74,5 procent, maar meer dan 50 000 vacatures kunnen niet worden vervuld. Er is een tekort in alle sectoren. Deze problematiek zal hardnekkiger worden. Tegen 2030 gaan 380 000 55-plussers met pensioen. Dat jaar zullen er nog slechts 2,6 actieven zijn per oudere. Er worden ook bijkomende jobs verwacht, zodat we al gauw aankijken tegen een half miljoen

facultés travaillent sur la base de cycle annuels et d'autres de trimestres. Qu'en est-il par exemple lorsqu'un étudiant suit des cours au Luxembourg pendant un semestre et étudie le semestre suivant en Belgique, en France ou en Allemagne? Qu'en est-il si des certificats ne sont délivrés qu'une fois par an? Comment l'étudiant concerné peut-il alors obtenir les documents requis pour fonder sa demande d'aide? En outre, il faut beaucoup de temps pour obtenir les documents en Belgique, malgré les demandes répétées de l'homologue belge de Mme Monti. Elle-même a déjà exercé des pressions sur les autorités luxembourgeoises et elle a le sentiment que ces dernières sont devenues plus souples et plus coopératives. Mais il n'empêche que des délais stricts continuent d'être appliqués pour la production de certains documents et que les étudiants qui craignent de ne pas pouvoir les respecter subissent un stress important.

Mme Monti espère pouvoir débattre de toutes les questions qui ont été évoquées aujourd'hui. (*Applaudissements*)

M. *Wouter De Vriendt*, modérateur, (B) remercie Mme Monti pour son exposé au cours duquel elle a abordé certains points qui devront assurément encore être traités et annonce l'orateur suivant, M. De Klerck.

M. *Willem De Klerck*, représentant de M. Philippe Muylers, ministre flamand du Travail, de l'Économie, de l'Innovation et des Sports, (Belgique) souhaite avant tout excuser le ministre Muylers. Au-travers de sa présentation, il souhaite apporter la contribution de la Flandre à cet important débat dont l'importance ne cessera de croître dans les années à venir parce que la pénurie et les inadéquations sur le marché du travail se feront sentir toujours davantage et deviendront plus structurelles.

En Flandre, le nombre de demandeurs d'emploi a fortement diminué. Le taux d'activité représente 74,5 % mais il s'avère impossible de pourvoir plus de 50 000 emplois vacants. On observe une pénurie dans tous les secteurs. Ce problème va devenir de plus en plus important. D'ici à l'an 2030, 380 000 travailleurs de plus de 55 ans partiront à la retraite. Cette année-là, on ne dénombrera plus que 2,6 personnes actives pour un senior. L'on

vacatures in Vlaanderen. Naast de krapte is er het probleem van de mismatch. Er is veel vraag naar hoog gekwalificeerde arbeidskrachten. Vandaag zijn er slechts twee hooggeschoolden per vacature, nog geen tien jaar geleden waren dat er nog vier. De arbeidsreserve is veeleer laag opgeleid en kampt met een gebrek aan scholing en werkervaring. Dan zijn er nog verschuivingen in tal van sectoren. Alleen al met het oog op de digitalisering zullen we 300 000 mensen moeten herscholen. Bij 12 procent van de ondernemingen leidt deze ontwikkeling nu al tot productiebelemmeringen.

Arbeidsmobiliteit is volgens de heer De Klerck een deel van de oplossing. Tekorten in één regio kunnen misschien ondervangen worden met de reserves in een andere regio. Er zijn immers grote verschillen tussen de regio's. Het aantal grenspendelaars blijft echter relatief beperkt. Er is dus nog heel wat groeipotentieel. Heel wat arbeidsmarkten zijn nog niet vervlochten. In West-Vlaanderen werken 11 000 Noord-Fransen, er werken ongeveer 30 000 Vlamingen in Nederland, tegen slechts 11 000 Nederlanders in Vlaanderen. Nederlanders werken vooral in Oost-Vlaanderen en Antwerpen, Vlamingen die in Nederland werken, komen voornamelijk uit Limburg.

Onze leidraad voor de weg naar een dynamische grensoverschrijdende arbeidsmarkt is de Benelux-beschikking van 2014 die aanspoorde tot een betere arbeidsmobiliteit, een betere erkenning van diploma's, een betere informatieverstrekking en een betere schikking voor sociaal-rechterlijke en fiscale problemen. Vlaanderen heeft via tal van initiatieven en projecten ingezet op een correcte informatie, zodat werkgever, werknemer, werkzoekende met kennis van zaken keuzes kunnen maken als het gaat om werken over de grens.

De afgelopen jaren werd een aantal initiatieven geïnitieerd met betrekking tot interregionale mobiliteit. EURES Scheldemond is een actieplan

escompte aussi la création de nouveaux emplois de sorte qu'il faut prévoir un demi-million d'emplois vacants en Flandre. Outre la pénurie, il y a le problème du *mismatch*, de l'inadéquation entre l'offre et la demande. La demande de la main-d'œuvre hautement qualifiée est élevée. Aujourd'hui, l'on ne compte que 2 personnes hautement qualifiées par emploi vacant, contre 4 il y a encore moins de 10 ans. La main-d'œuvre disponible est généralement faiblement qualifiée et souffre d'un manque de formation et d'expérience du travail. On observe aussi des glissements dans de nombreux secteurs. Dans la perspective de la seule numérisation, il faudra recycler 300 000 personnes. Cette évolution entraîne d'ores et déjà des difficultés de production dans 12 % des entreprises.

Selon M. De Klerck, la mobilité du travail constitue une partie de la solution. Les déficits dans une région pourraient peut-être être compensés par les réserves disponibles dans une autre région. Les différences sont en effet importantes entre les régions. Le nombre de navetteurs frontaliers reste toutefois relativement limité. Il y a donc là un important potentiel de croissance. De nombreux marchés du travail ne sont pas encore imbriqués. La Flandre emploie 11 000 personnes originaires du nord de la France alors qu'environ 30 000 Flamands travaillent aux Pays-Bas. En revanche, seulement 11 000 Néerlandais travaillent en Flandre, essentiellement en Flandre orientale et à Anvers. Les Flamands qui travaillent aux Pays-Bas sont principalement originaires du Limbourg.

Notre fil conducteur dans la recherche d'un marché du travail transfrontalier dynamique est la décision Benelux de 2014 qui préconisait une mobilité du travail accrue, une reconnaissance plus effective des diplômes, une information plus adéquate et des mesures plus efficaces en matière de problèmes de droit social et fiscaux. Par le biais de nombreuses initiatives et projets, la Flandre a misé sur une information adéquate afin que les employeurs, les travailleurs et les chercheurs d'emploi puissent opérer des choix en connaissance de cause lorsqu'il s'agit d'aller travailler de l'autre côté de la frontière.

Ces dernières années, un certain nombre d'initiatives ont été prises concernant la mobilité interrégionale. EURES *Scheldemond* est un plan d'action

gericht op informeren, bemiddelen en matchen van Vlaamse en Nederlandse werkzoekenden en werkgevers. Er worden netwerksessies georganiseerd en jobbeurzen voor de regio Oost-Vlaanderen, Antwerpen, Zeeland en Noord-Brabant en er werd een matchingsapp ontwikkeld voor werkgevers om geschikte kandidaten te vinden. Aan de andere kant van het land zijn we vooral actief via VDAB in de Euregio Maas-Rijn via EURES België-Nederland-Duitsland. Ook daar informeren, bemiddelen en matchen we. Grensoverschrijdende arbeidsbemiddeling Limburg (SGA Limburg) is het derde initiatief, daar groeit een organische samenwerking tussen de gemeente Maastricht en de VDAB Limburg. Daar richt men zich op drie sectoren: logistiek, retail en customer services, gedetecteerd na een marktonderzoek. Interreg grensinformatievoorziening is een project rond de Grensinformatiepunten geïnstalleerd langs de Vlaams-Nederlandse grens. Daar zijn afspraken gemaakt over de dienstverlening; met een aanbod van basisinformatie over werken, studeren en wonen over de grens en, indien nodig, een doorverwijzing naar de specifieke instanties. Interreg Werkzicht is een project in de opstartfase dat gaat over het ontwikkelen van grensoverschrijdende arbeidsmarktdata, in het bijzonder op het niveau van gevraagde en geboden competenties in de grensregio met Nederland. In tweede instantie wordt dat minder wetenschappelijk en proberen we er een gedragsbeïnvloedende tool aan te koppelen. Verder is er uiteraard een hervatting van het grensoverleg met Nederland, zijn er nog interregprojecten rond mismatch en knelpuntberoepen in de grensstreek en zijn er de werkzaamheden in het kader van Benelux die wij steunen vanuit onze inspectiediensten, zoals de werkgroep Frauduleuze Uitzendbedrijven in het kader van het *level playing field*.

Er is een aantal knelpunten. Een eerste is het statuut van de cursist/stagiair bij een grensoverschrijdende opleiding. Cursistenvergoedingen worden in Nederland als loon beschouwd en

axé sur la formation, la médiation et l'adéquation entre l'offre et la demande pour les chercheurs d'emploi et les employeurs flamands et néerlandais. Des sessions de réseau et des bourses à l'emploi ont été organisées pour les régions de Flandre orientale, d'Anvers, de Zélande et du Brabant septentrional. Une application de *matching* a été conçue pour permettre aux employeurs de dénicher des candidats appropriés. De l'autre côté du pays, nous sommes principalement actif par le biais du VDAB dans l'Eurégion Meuse-Rhin et par le biais d' EURES Belgique-Pays-Bas-Allemagne. Là encore, nous faisons de la formation, de la médiation et du *matching*. La troisième initiative est *Grensoverschrijdende arbeidsbemiddeling Limburg* (SGA Limburg), qui repose sur une coopération organique entre la commune de Maastricht et le VDAB Limburg. L'accent y est mis sur trois secteurs: la logistique, le commerce de détail et les services à la clientèle, après identification sur la base d'une étude de marché. *Interreg grensinformatievoorziening* est un projet fondé sur les points d'information frontaliers installées le long de la frontière entre la Flandre et les Pays-Bas. Des accords sont conclus à propos de services, avec une offre d'informations de base sur le travail, les études et la résidence de l'autre côté de la frontière et, au besoin, un renvoi vers des instances spécifiques. *Interreg Werkzicht* est un projet qui se trouve dans sa phase initiale et qui porte sur le développement de données relatives au travail transfrontalier, plus particulièrement au niveau des compétences demandées et offertes dans la région frontalière avec les Pays-Bas. En deuxième instance, le projet se veut moins scientifique et nous nous employons à y associer un outil pour influencer sur les comportements. Par ailleurs, il y a bien évidemment aussi la reprise de la concertation frontalière avec les Pays-Bas, des projets Interreg concernant le *mismatch* et les métiers en pénurie dans la région frontalière, ainsi que les travaux dans le cadre du Benelux que nous appuyons à partir de nos services d'inspection, comme le groupe de travail Frauduleuze Uitzendbedrijven (Entreprises de travail intérimaire frauduleuses) dans le cadre du *level playing field*.

On observe un certain nombre de points d'achoppement. Le premier concerne le statut d'apprenant/stagiaire dans le cadre d'une formation transfrontalière. Aux Pays-Bas, les indemnités

afgehouden van de uitkering bij cursisten die Nederlandse uitkeringen ontvangen. Werken met competenties is nog niet ingeburgerd binnen de arbeidsbemiddelingsdiensten. Het gebeurt nu op basis van afwijkende toepassingen. Er zijn verschillende initiatieven gestart. Daaraan valt nog veel te doen. De beroepskwalificaties kwamen al aan bod. De vraag is hoe ze kunnen worden erkend over de grenzen heen.

Naast de knelpunten zijn er ook kansen. Vlaanderen hecht belang aan de traditionele pragmatische samenwerking en uitwisseling tussen Beneluxpartners om de structurele uitdagingen – krapte, mismatch, vergrijzing en digitalisering – het hoofd te kunnen bieden. Het voordeel van die samenwerking is dat we *hands on* kunnen werken, pragmatisch, op het terrein en dat we mekaar eigenlijk snel verstaan en oplossingen bieden. In die traditie zouden we de komende jaren moeten kunnen doorwerken.

Een tweede grote kans ligt in het belang van informatie als sleutel om tot een meer dynamische grensoverschrijdende arbeidsmarkt te komen. De realiteit is vaak complex, maar uit de diverse projecten kunnen we de les trekken dat informatievoorziening echt wel kan helpen om de stap te zetten om over de grens te gaan werken. Niet alleen de fiscale en sociaal-rechterlijke informatie is van belang; de komende jaren zullen we vooral informatie over beroepen en competenties in grensregio's moeten aanbieden, opdat er minder mooie jobkansen blijven liggen.

De derde opportuniteit sluit daarbij aan. We moeten bij het matchen en bemiddelen over landsgrenzen heen meer in de richting gaan van één competentietaal. De systemen van matching moeten maximaal inzetten op competenties, communicatie en interactie. Dat impliceert dat competenties en beroepskwalificaties ook vlotter meegenomen en erkend moeten worden, ook over de grens.

Bij de vierde opportuniteit is een belangrijke opdracht weggelegd voor de Benelux: als we fiscale,

allouées aux apprenants sont considérées comme une rémunération et déduites comme telles de l'allocation que les apprenants reçoivent aux Pays-Bas. Le travail en fonction de compétences n'a pas encore fait son chemin dans les services de médiation du travail. Cela se fait actuellement sur la base d'applications dérogatoires. Différentes initiatives ont été lancées mais il reste beaucoup à faire. Il a déjà été question des qualifications professionnelles. La question est de savoir comment les reconnaître par-delà les frontières.

Outre les points d'achoppement, il y a également les possibilités offertes. La Flandre est attachée à la coopération et aux échanges traditionnels et pragmatiques entre partenaires du Benelux pour faire face aux défis structurels – pénurie, *mismatch*, vieillissement et numérisation. Cette coopération a l'avantage de permettre de travailler sur une base pratique et pragmatique sur le terrain, de se comprendre rapidement et de proposer des solutions. Nous devrions pouvoir continuer à travailler selon cette tradition dans les années à venir.

Une deuxième possibilité réside dans l'importance de l'information comme clé pour un marché transfrontalier de l'emploi plus dynamique. La réalité est souvent complexe mais nous pouvons tirer comme enseignement des divers projets que l'information peut réellement aider à franchir le pas et à aller travailler dans le pays voisin. Si l'information relative à la fiscalité et au droit social est importante, nous devons toutefois principalement pouvoir offrir dans les années à venir des informations sur les métiers et les compétences dans les régions frontalières afin que moins de possibilités d'emploi restent ignorées.

La troisième possibilité s'inscrit dans le prolongement de la précédente. En matière de matching et de médiation par-delà les frontières nationales, nous devrions davantage tendre vers une seule forme de compétences. Les systèmes de *matching* doivent miser au maximum sur les compétences, la communication et l'interaction. Cela implique que les compétences et les qualifications professionnelles soient mieux prises en compte et reconnues, également de l'autre côté de la frontière.

La quatrième possibilité réserve une tâche importante au Benelux: lorsqu'on constate des

sociaal-rechterlijke of andere struikelblokken vaststellen, zouden we die samen moeten onderzoeken en te lijf gaan. Maar evengoed, als er zaken goed lopen op het terrein, moeten we die delen met elkaar, zodat we er iets uit leren en zodat de goede ervaringen op grotere schaal kunnen worden toegepast aan andere binnen- en buitengrenzen.

De heer De Klerck geeft tot slot nog graag de contactgegevens mee van het departement Werk, Economie, Innovatie en Sport (*willem.deklerck@wse.vlaanderen.be*) en van de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding (*sven.dehaeck@vdab.be*). (Applaus)

De heer *Wouter De Vriendt*, moderator, (B) herinnert aan het voorbereidende werk dat in commissie werd verricht, onder andere via leerzame hoorzittingen. Nu we ook nog deze twee inleidende sprekers hebben beluisterd, is het tijd voor het debat.

De heer *Peter Ester* (N) vond de presentatie van de heer De Klerck bijzonder boeiend. Het viel hem op dat de beschrijving van de Vlaamse arbeidsmarkt erg lijkt op de Nederlandse. Dat is een boeiende constatering, maar het legt ook een achterliggend probleem bloot: in de grensstreek zijn Vlaanderen en Nederland elkaars concurrenten als het gaat om het vervullen van vacatures, denk aan de zorgsector waar men zit te springen om de juiste zorgkundigen. Arbeidsmobiliteit is natuurlijk iets moois, maar hoe ga je om met dat concurrentiegegeven?

De heer Ester zat ooit een Nederlandse commissie over arbeidsmobiliteit voor en daar bleek dat de arbeidsmobiliteit in Nederland zeer gering is, zeker als men bijvoorbeeld vergelijkt met een land als Amerika. Wij kunnen ons hier wel bezighouden met het wegnemen van barrières en het inspelen op opportuniteiten, maar daarmee neem je de culturele factor niet weg. Er is bij de arbeidende bevolking *grosso modo* geen cultuur om spontaan de grens over te gaan om te werken. Hoe denkt de heer De Klerck over die culturele barrières?

De heer *Willem De Klerck*, vertegenwoordiger van de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van

entraves liées à la fiscalité, au droit social ou autre, il faudrait pouvoir les identifier et les combattre ensemble. De même, lorsque éléments donnent satisfaction sur le terrain, nous devons partager l'information pour en tirer les enseignements et mettre les bonnes expériences en œuvre à plus grande échelle, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des frontières nationales.

M. De Klerck communique enfin les coordonnées du département du Travail, de l'Économie, de l'Innovation et des Sports (*willem.deklerck@wse.vlaanderen.be*) et du *Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding* (*sven.dehaeck@vdab.be*). (Applaudissements)

M. *Wouter De Vriendt*, modérateur, (B) rappelle les travaux préparatoires qui ont été effectués en commission, entre autres sous la forme d'auditions instructives. À présent que nous avons entendu les exposés introductifs des deux orateurs, le moment est venu de mener le débat.

M. *Peter Ester* (N) juge passionnante l'intervention de M. De Klerck. Il a relevé que tel qu'il a été décrit, le marché du travail en Flandre ressemble fortement au marché néerlandais. C'est un constat très intéressant qui met toutefois en évidence un problème sous-jacent: dans les régions frontalières, la Flandre et les Pays-Bas sont concurrents lorsqu'il s'agit de pourvoir des emplois vacants et il n'est que de songer au secteur des soins de santé où l'on recherche avidement les prestataires adéquats. La mobilité du travail est bien évidemment une bonne chose mais comment la mettre en phase avec cette notion de concurrence?

M. Ester a présidé jadis aux Pays-Bas une commission consacrée à la mobilité du travail et il s'était avéré que cette mobilité était très restreinte aux Pays-Bas, particulièrement en comparaison avec un pays comme les États-Unis. On peut s'employer à lever les entraves et à saisir les opportunités mais on ne supprimera pas pour autant le facteur culturel. *Grosso modo*, on n'observe pas parmi les travailleurs cette culture qui les amènerait spontanément à aller travailler de l'autre côté de la frontière. Que pense M. De Klerck de ces barrières culturelles?

M. *Willem De Klerck*, représentant de M. Philippe Muyters, ministre flamand du Travail, de l'Économie,

Werk, Economie, Innovatie en Sport, (België) erkent dat er in tijden van krapte op de arbeidsmarkt zeker in grensregio's een risico bestaat van concurrentie en braindrain. Hij waarschuwt voor een al te defensieve reflex in zulke omstandigheden. Volgens hem zijn de arbeidsmarkten veerkrachtig en veelkleurig genoeg om mooie kansen toch te grijpen. In tijden van krapte is de verleiding groot om terug te plooiën op onszelf door goede werkkrachten krampachtig in het eigen land trachten te houden, maar dan missen we kansen en jobs. Hij illustreert dat met een voorbeeld: in de grensregio Antwerpen – Noord-Brabant ligt een bijzonder mooie kans voor arbeidsmobiliteit. De Antwerpse haven biedt veel arbeidskansen in de industrie, boven de grens is er veel werk in de commerciële diensten. Het ligt toch voor de hand hoe de arbeidsmobiliteit dan zou moeten verlopen? Eenzelfde verhaal geldt voor de Limburgse grensregio. Na de sluiting van Ford Genk hadden nog heel wat meer mensen hun heil kunnen zoeken in de distributiesector net over de Nederlandse of Duitse grens. Zoals het niet ondenkbaar is dat na grondige herstructureringen in Nederlandse bedrijven, de werknemers kansen zullen vinden over de grens.

Het tweede fenomeen dat de heer Ester aanhaalt is de heer De Klerck ook niet onbekend. Er zijn ook in België culturele barrières die de arbeidsmobiliteit bemoeilijken. In het drieledige België kan men spreken van heuse binnengrenzen. Brussel is de enige Belgische regio waar de beroepsbevolking niet krimpt, maar toch vindt die bijzonder moeilijk haar weg naar de Vlaamse bedrijven die amper tien kilometer verderop liggen. Dat is een grote uitdaging. Hopelijk kunnen we uit de samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland ook lessen trekken ter bevordering van de arbeidsmobiliteit binnen België.

Mevrouw *Sabine Vermeulen* (B) wenst in dit verband nog een ander struikelblok te signaleren. Heel wat arbeidskrachten uit Noord-Frankrijk gaan aan de slag in West-Vlaanderen, maar daar is de voertaal op de werkvloer verplicht Nederlands, wat

de l'Innovation et des Sports, (Belgique) reconnaît qu'en période de pénurie sur le marché du travail, particulièrement dans les régions frontalières, il existe un risque de concurrence et d'exode des compétences. Il met en garde contre un réflexe trop défensif en pareilles circonstances. À son estime, les marchés de l'emploi sont suffisamment flexibles et diversifiés pour saisir de belles possibilités. En période de pénurie, la tentation est grande de se replier sur soi-même en s'efforçant à tout prix de garder chez soi les bons travailleurs, au risque toutefois de laisser échapper des possibilités et des emplois. L'orateur illustre son propos d'un exemple: la région frontalière entre Anvers et le Brabant septentrional offre une belle possibilité de mettre en œuvre la mobilité du travail. Le port d'Anvers offre de nombreuses possibilités en matière d'emploi dans l'industrie alors que, passé la frontière, les emplois sont nombreux dans les services commerciaux. La manière dont la mobilité de l'emploi devrait jouer paraît sans doute évidente. Il en va de même pour la région frontalière au Limbourg. Après la fermeture de l'usine Ford à Genk, de nombreuses personnes auraient pu trouver de l'emploi dans le secteur de la distribution passée la frontière néerlandaise ou allemande. Il n'est pas impensable non plus qu'après d'importantes restructurations dans les entreprises néerlandaises, des travailleurs trouveront du travail de l'autre côté de la frontière.

M. De Klerck aussi connaît le deuxième phénomène évoqué par M. Ester. Il existe également Belgique des barrières culturelles qui entravent la mobilité du travail. Dans la Belgique à trois entités, on peut parler de véritables frontières intérieures. Bruxelles est la seule région de Belgique où la population de travailleurs ne régresse pas et pourtant, les travailleurs éprouvent de grosses difficultés à trouver du travail dans les entreprises flamandes situées à une dizaine de kilomètres à peine. C'est là un défi majeur. Il faut espérer que nous pourrions tirer de la coopération entre la Flandre et les Pays-Bas des enseignements qui contribueront à favoriser la mobilité du travail à l'intérieur même de la Belgique.

Mme *Sabine Vermeulen* (B) souhaite encore signaler dans ce domaine une autre entrave. De nombreux travailleurs du Nord de la France travaillent en Flandre occidentale où la langue véhiculaire sur le lieu de travail est obligatoirement le

ook begrijpelijk is. Mevrouw Vermeulen haalt het extreme voorbeeld aan van een West-Vlaamse beschutte werkplaats, waar men – om de Franse werknemers tegemoet te komen – instructieboorden in het Frans had opgesteld. De taalinspectie maakte daar een probleem van. Hoe kan zoiets pragmatisch worden aangepakt?

De heer *Vincent Van Quickenborne* (B) beaamt dat in de regio waar hij vandaan komt, Zuid-West-Vlaanderen, elke dag 11 000 Fransen komen werken. Veel moeilijker is het om mensen uit Franstalig België, Henegouwen met name, te overtuigen om in West-Vlaanderen aan de slag te gaan. Is het niet opmerkelijk dat er een grotere mobiliteit is tussen twee landen dan tussen twee landsdelen? De taalbarrière kan niet als enige uitleg worden ingeroepen, aangezien Noord-Franse arbeidskrachten wél aangezogen worden. Hoe dit euvel te verhelpen?

In zijn tweede punt wil de heer Van Quickenborne melden dat alvast één struikelblok uit de weg is geruimd. Het gaat over het verschil in pensioenleeftijd tussen Nederland en België. In Nederland is de pensioenleeftijd nu 66 jaar en ze zou opschuiven naar 67. België wil tegen 2025 de pensioenleeftijd op 66 brengen, tegen 2030 op 67. Dat heeft implicaties voor de grensoverschrijdende arbeidsmobiliteit. Wat met mensen die wonen in België, werken in Nederland en op 65-jarige leeftijd werkloos worden? Binnen de Benelux hebben we deze kwestie al eerder besproken en toen werd afgesproken dit op te lossen met een bilateraal akkoord. Dat veroorzaakte wat ophef in Nederland. Ondertussen kan de heer Van Quickenborne, als voorzitter van de Belgische Kamercommissie voor Sociale Zaken, aankondigen dat de minister in de commissie vertelde dat een koninklijk besluit werd uitgevaardigd dat inhoudt dat Belgen die minstens vijftien jaar in het buitenland hebben gewerkt, een beroep kunnen doen op de Belgische werkloosheidsverzekering, ook na de leeftijd van 65 jaar. Er hoeft dus niemand meer tussen wal en schip te vallen.

De heer *Wouter De Vriendt*, moderator, (B) acht deze laatste opmerking zeer relevant ten aanzien

néerlandais, ce qui est compréhensible. L'oratrice cite l'exemple extrême d'un atelier protégé en Flandre occidentale où des panneaux avaient été rédigés en français pour tenir compte de la présence de travailleurs français. L'inspection linguistique en a fait un problème. Comment peut-on appréhender pragmatiquement de telles situations?

M. *Vincent Van Quickenborne* (B) confirme que la région dont il est originaire, le sud de la Flandre occidentale, accueille quotidiennement 11 000 travailleurs français. Il est en revanche beaucoup plus malaisé de convaincre des francophones de Belgique, notamment du Hainaut, d'aller travailler en Flandre occidentale. N'est-il pas étonnant de constater ici que la mobilité est plus grande entre deux pays qu'entre deux entités d'un même pays? La barrière linguistique ne saurait être invoquée comme l'unique cause du problème puisque des travailleurs du Nord de la France sont attirés en Flandre. Comment remédier à cela?

M. Van Quickenborne souhaite indiquer, comme deuxième point, qu'une entrave au moins a été levée. Il s'agit de la différence au niveau de l'âge de la pension entre les Pays-Bas et la Belgique. Aux Pays-Bas, l'âge de la pension est actuellement de 66 ans et passera à 67 ans. La Belgique souhaite faire passer l'âge de la pension à 66 ans d'ici à 2025 et à 67 ans d'ici à 2030. Cela a des implications pour la mobilité transfrontalière du travail. Qu'en sera-t-il des personnes qui habitent en Belgique, travaillent aux Pays-Bas et émargent au chômage à 65 ans? Nous avons déjà traité cette question dans le cadre du Benelux et il avait été convenu d'apporter une solution sous la forme d'un accord bilatéral. Cela avait suscité un certain émoi aux Pays-Bas. Entre-temps, M. Van Quickenborne est en mesure d'annoncer, en sa qualité de président de la commission des Affaires sociales de la Chambre des représentants de Belgique, que le ministre a annoncé en commission la promulgation d'un arrêté royal prévoyant que les Belges qui ont travaillé au moins 15 ans à l'étranger pourront recourir à l'assurance chômage belge, même au-delà de 65 ans. Plus personne donc ne sera laissé pour compte.

M. *Wouter De Vriendt*, modérateur, (B) juge cette dernière information très pertinente pour

van mevrouw Monti, die immers specifiek is ingegaan op de pensioenproblematiek.

De heer *Willem De Klerck*, vertegenwoordiger van de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Werk, Economie, Innovatie en Sport, (België) vult aan dat de interregionale mobiliteit tussen Vlaanderen, Brussel en Wallonië niet zo beperkt is als men hier suggereert. Er werken toch 50 000 Walen in Vlaanderen en 43 000 Brusselaars. De jongste twee jaar was er een lichte stijging.

Er bestaan akkoorden tussen de drie arbeidsbemiddelingsdiensten VDAB, Forem en Actiris. Er worden vacatures uitgewisseld, er zijn jobbeurzen en er worden mensen geplaatst. Die akkoorden bestaan al een tiental jaar en worden opgevolgd. De uitwisselingen stijgen, maar er zijn allicht nog extra inspanningen nodig, vooral voor een interregionale mobiliteit vanuit Brussel, waar de beroepsbevolking voorlopig niet zal krimpen.

De vraag over de beschutte werkplaatsen en de taalwetgeving zal de heer De Klerck aan zijn collega's doorgeven. Hij kan dan een antwoord bezorgen via het secretariaat.

De heer *Wouter De Vriendt*, moderator, (B) vindt dat taal op de werkvloer later nog aan bod kan komen en dat men dan kan bekijken of dat een obstakel kan zijn en wat daaraan kan worden gedaan.

De heer *Vincent Van Quickenborne* (B) vindt het opvallend dat langs de taalgrens het verschil in werkloosheid zeer groot is. In Moeskroen is dat meer dan 15 procent, in de streek van Kortrijk minder dan 5 procent. Dat verschil bestaat al meer dan een decennium. Men slaagt er te weinig in om de werklozen amper 10 kilometer verder bij de vacatures te krijgen. Er kan natuurlijk een taalprobleem zijn, maar dan blijkbaar niet voor de Fransen, die wel de grens oversteken. De heer Van Quickenborne neemt aan dat de werkgevers daar pragmatisch mee omgaan.

Mme Monti qui a en effet traité spécifiquement du problème des pensions.

M. *Willem De Klerck*, représentant de M. Philippe Muyters, ministre flamand du Travail, de l'Économie, de l'Innovation et des Sports, (Belgique) ajoute que la mobilité interrégionale entre la Flandre, Bruxelles et la Wallonie n'est pas aussi faible qu'on le laisse entendre ici. Il y a tout de même 50 000 wallons et 43 000 Bruxellois qui travaillent en Flandre. On a observé une légère augmentation ces derniers temps.

Il existe des accords entre les trois services de placement, le VDAB, le Forem et Actiris. Des emplois vacants sont échangés, des bourses à l'emploi sont organisées et de nombreuses personnes sont pourvues d'un emploi. Ces accords existent déjà depuis une dizaine d'années et font l'objet d'un suivi. Le nombre d'échanges augmente mais sans doute faut-il consentir des efforts supplémentaires, plus particulièrement en ce qui concerne la mobilité interrégionale depuis Bruxelles, où la population de travailleurs de se réduira provisoirement pas.

M. De Klerck transmettra la question relative aux ateliers protégés et à la législation linguistique à ses collègues. Une réponse pourra être communiquée au secrétariat.

M. *Wouter De Vriendt*, modérateur, (B) estime que la question de la langue sur le lieu du travail devra encore être traitée ultérieurement et que l'on pourra examiner alors si elle peut constituer un obstacle et quelles solutions peuvent y être apportées.

M. *Vincent Van Quickenborne* (B) s'étonne que la différence en termes de chômage soit si importante le long de la frontière linguistique. Le chômage représente plus de 15 % à Mouscron, contre seulement 5 % dans la région de Courtrai. Cette différence persiste depuis plus d'une décennie. L'on peine trop à faire occuper des emplois vacants par des chômeurs qui habitent à 10 km à peine. Il peut certes se poser un problème d'ordre linguistique mais celui-ci ne semble pas jouer pour les Français qui se montrent quant à eux disposés à traverser la frontière. M. Van Quickenborne suppose que les employeurs adoptent à cet égard une attitude pragmatique.

De heer *Wouter De Vriendt*, moderator, (B) vat het debat samen. Hij stelt vast dat er duidelijk nog werk aan de winkel is om een aantal zaken aan te pakken die nog niet Europees geregeld zijn. Er is de complexiteit, een gebrekkige kennis van de verschillen in regelgeving – dus duidelijke informatie moet een aandachtspunt zijn. Er moet een sterk alomvattend juridisch kader worden gecreëerd, wettelijke en administratieve hindernissen moeten opgeheven worden. Er is een aantal instrumenten op Europees niveau die de Benelux kan gebruiken: het EURES programma en het Cross Border Mechanism.

De heer De Klerck begon met te zeggen dat hij nog veel groeipotentieel ziet. Arbeidsmobiliteit kan dus wel een antwoord zijn op krapte of mismatches. De Benelux-beschikking van 2014 is een mooie basis om verder te werken.

Mevrouw Monti wees op enkele knelpunten. Voor de pensioenen kan het KB waarvan de heer Van Quickenborne zei dat het op komst is, een oplossing bieden. Het invaliditeitspensioen kent in Luxemburg heel wat administratieve problemen. Er zijn nog problemen met het overlevingspensioen, medische onkosten, openbaar vervoer voor personen met speciale noden en financiële ondersteuningsmechanismen voor studenten. Ook de heer De Klerck heeft knelpunten opgesomd: het statuut van de cursist-stagiair bij een grensoverschrijdende opleiding, werken met competenties en de informatie. Er werd al gevraagd of de culturele factor al dan niet speelt. Hoe springen we om met taal op de werkvloer?

De commissie gaat verder met haar werk. Dat zou moeten uitmonden in een verslag met enkele aanbevelingen, die idealiter al tijdens de plenaire vergadering van juni voorgelegd zouden worden. De commissie zal bekijken of er extra hoorzittingen nodig zijn.

M. *Wouter De Vriendt*, modérateur, (B) résume le débat. Il constate qu'il reste manifestement beaucoup à faire pour s'attaquer un certain nombre d'aspects qui ne sont pas encore réglés au niveau européen. Il y a la complexité, une connaissance fragmentaire des différences en matière de réglementation – l'information doit dès lors constituer une priorité. Il y a lieu de créer un cadre juridique exhaustif et de lever les entraves légales et administratives. Le Benelux peut recourir à un certain nombre d'instruments au niveau européen: le programme EURES et le *Cross Border Mechanism*.

M. De Klerck avait commencé son exposé en indiquant qu'il entrevoit encore un large potentiel de croissance. La mobilité du travail peut dès lors constituer une réponse à la pénurie ou aux *mismatches*. La décision Benelux de 2014 constitue une excellente base pour la poursuite des travaux en la matière.

Mme Monti a cité un certain nombre d'entraves. En ce qui concerne les pensions, l'arrêté royal dont M. Van Quickenborne a annoncé la promulgation prochaine peut constituer une solution. Il existe de nombreux problèmes administratifs au Luxembourg en ce qui concerne la pension d'invalidité. Des difficultés subsistent également en ce qui concerne la pension de survie, les frais médicaux, les transports publics pour les personnes confrontées à des besoins particuliers et les mécanismes de soutien financier destiné aux étudiants. M. De Klerck à lui aussi énuméré un certain nombre de problèmes: le statut d'apprenant-stagiaire dans le cadre d'une formation transfrontalière, le travail sur la base de compétences et d'informations. La question a déjà été posée de savoir si le facteur culturel joue ou non un rôle. Quelle attitude adopter à propos de la question de la langue sur le lieu de travail?

La commission va poursuivre ses travaux qui devraient déboucher sur un rapport assorti d'un certain nombre de recommandations qui devraient idéalement être présentées dès la session plénière de juin. La commission déterminera si des auditions supplémentaires sont nécessaires.

De *voorzitter* verklaart het eerste deel van het themadebat voor gesloten. Hij dankt de moderator en de twee experts en overhandigt beiden een geschenkje.

Openbaar vervoer Beneluxlanden

De *voorzitter* kondigt het volgende agendapunt aan: het openbaar vervoer in de Beneluxlanden. Hij wijst erop dat Luxemburg, als eerste land ter wereld, druk is met het invoeren van het gratis openbaar vervoer vanaf 2020. Meer uitleg hierover krijgen we van de heer Reuter van het Luxemburgse ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken.

De heer *Christophe Reuter, Chargé de direction, Direction de la planification de la mobilité du ministère de la Mobilité et des Travaux Publics*, (Luxemburg) beklemtoont dat de uitdagingen inzake openbaar vervoer in Luxemburg natuurlijk ruimer zijn dan het gratisverhaal. Dat gratis openbaar vervoer is, zoals de Luxemburgse minister van Mobiliteit François Bausch het benoemt, slechts de kers op de taart. Vandaag zal de heer Reuter het vooral over de taart zelf hebben, al vermoedt hij dat er in het debat achteraf ook heel wat vragen over de kers zullen worden afgevuurd.

Iedereen weet dat Luxemburg tijdens de spitsuren met een verkeerscongestie kampt. De grote uitdaging is die congestie ernstig terugdringen en dat door meer mensen op het openbaar vervoer te krijgen. De uitdaging wordt alsmaar groter en de regering heeft dus besloten hier radicaal middelen voor vrij te maken. Ze stelt vier becijferde doelstellingen voorop, doelstellingen die men wil realiseren met heel concrete en realistische actieplannen.

Doelstelling 1 gaat over een drastische *modal shift* inzake woon-werkverkeer. Als men de indrukwekkende toename van dit soort verplaatsingen de baas wil kunnen, zal het aanbod van openbaar vervoer sterk moeten toenemen. Daarom investeert men nu op vijf jaar tijd 2,2 miljard euro in het spoorwegnet. Te veel korte trajecten worden nog met de auto afgelegd en dat moet veranderen. In 2025 zal het aantal verplaatsingen met 20 % zijn toegenomen ten opzichte van 2017. Dat willen we

Le *président* déclare clôturée la première partie du débat thématique. Il remercie le modérateur et les deux experts à qui il remet un petit présent.

Les transports en commun dans les pays du Benelux

Le *président* annonce le point suivant de l'ordre du jour: les transports publics dans les pays du Benelux. Il souligne que le Luxembourg, comme premier pays au monde, s'apprête à instaurer la gratuité des transports publics à partir de 2020. De plus amples informations à ce sujet seront fournies par M Reuter, du ministère luxembourgeois de la mobilité et des travaux publics.

M. *Christophe Reuter, Chargé de direction, Direction de la planification de la mobilité du ministère de la Mobilité et des Travaux Publics*, (Luxemburg) souligne que les défis en matière de transports publics au Luxembourg vont évidemment bien au-delà de la gratuité. Comme le dit le ministre luxembourgeois de la Mobilité, M. François Bausch, la gratuité des transports publics ne constitue que la cerise sur le gâteau. Aujourd'hui, M. Reuter traitera principalement du gâteau proprement dit, même s'il présume que de nombreuses questions seront posées au sujet de la cerise au cours du débat qui suivra.

Nul n'ignore que le Luxembourg est victime d'embouteillages aux heures de pointe. Le grand défi consiste à réduire ces embarras de circulation en amenant davantage de personnes à utiliser les transports en commun. Le défi ne fait que croître et le gouvernement a dès lors radicalement décidé de dégager des moyens à cet effet. Il avance quatre objectifs chiffrés qu'il entend réaliser par des plans d'action très concrets et réalistes.

L'objectif 1 concerne un *transfert modal* drastique en ce qui concerne les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Si l'on veut maîtriser l'augmentation impressionnante de ce type de déplacements, il faudra renforcer très sensiblement l'offre de transports publics. C'est pourquoi l'on va investir 2,2 milliards d'euros en cinq ans dans le réseau ferroviaire. Trop de trajets courts sont encore parcourus en voiture et cela doit changer. En 2025, le nombre de déplacements aura augmenté

opvangen door 50 % meer mensen het openbaar vervoer te laten gebruiken. In 2017 bedroeg het aandeel van het openbaar vervoer 19 %, in 2025 zal dat maar gestegen zijn tot 22 %, zelfs als we veel mensen overtuigen om trein of bus te nemen. Met de versterkte inspanningen willen we dat aandeel tot 26 % laten oplopen. Daarnaast zou 95 % van de heel korte verplaatsingen naar het werk (minder dan 1 km) te voet moeten gebeuren, en 10 % van de korte verplaatsingen (minder dan 5 km) met de fiets.

Zo komt de heer Reuter bij doelstelling 2. In 2025 zal nog altijd 65 % van de werkende bevolking zich met de auto naar het werk verplaatsen. Om het aantal auto's op de weg te verminderen, moeten er minder lege zetels zijn in die auto's. Momenteel komen er elke ochtend 250 000 lege zetels toe in de hoofdstad! Van vijf auto's is er maar één die een extra passagier telt. Dat willen we brengen naar één op twee auto's. We willen dus sterk inzetten op carpooling, onder andere door een app die aanbieders en vragers met elkaar in contact brengt. Ook via aanpassingen aan de infrastructuur wil men carpooling tijdens de spits bevorderen.

Doelstelling 3 gaat over het woon-schoolverkeer. De spits daarvan valt samen met de ochtend- en avondspits van het werkverkeer, dat merkt men goed tijdens de schoolvakanties. Nu wordt bijna 40 % van de scholieren met de auto naar school gebracht. Dat is uitzonderlijk veel en dat moet met de helft naar beneden. Het komt er dus op aan om ook voor de verplaatsingen naar school en universiteit een *modal shift* te realiseren. Ten opzichte van 2017 zal het schoolverkeer in 2025 met 18 % zijn toegenomen. Wat zijn haalbare percentages? Het aandeel van het openbaar vervoer daarin moet stijgen van 38 naar 45 %, terwijl scholieren en studenten 75 % van de heel korte verplaatsingen (minder dan 1 km) te voet afleggen en 15 % van de korte verplaatsingen (minder dan 5 km) met de fiets.

Doelstelling 4 gaat over kwaliteit, het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer. Want hoewel de media sterk focussen op de prijs van het openbaar vervoer, het gratisverhaal, zal het

de 20 % par rapport à 2017. Nous voulons y faire face en amenant 50 % de personnes en plus à utiliser les transports publics. En 2017, la part du transport public représentait 19 % et il ne sera que de 22 % en 2025, même si nous convainquons de nombreuses personnes à opter pour le train ou le bus. Par des efforts accrus, nous entendons faire en sorte que cette part passe à 26 %. Par ailleurs, 95 % des trajets très courts vers le lieu de travail (moins de 1 km) devront être effectués à pied et 10 % des déplacements courts (moins de 5 km) devront l'être à bicyclette.

M. Reuter en arrive ainsi à l'objectif 2. En 2025, 65 % des travailleurs continueront à se rendre en voiture au travail. Pour réduire le nombre de voitures sur les routes, il faudra moins de sièges vides dans les véhicules. Actuellement, 250 000 sièges vides arrivent chaque matin dans la capitale! Sur 5 voitures, 1 seule compte un passager supplémentaire. Nous voulons en arriver à 1 pour 2 voitures. Nous entendons miser très fortement sur le carpooling, entre autres par le biais d'une application qui mettra en contact l'offre et la demande en la matière. L'objectif est également d'encourager le carpooling aux heures de pointe en aménageant l'infrastructure.

L'objectif 3 concerne les trajets entre le domicile et l'école. Pour ces trajets, l'heure de pointe coïncide avec l'heure de pointe des trajets entre le domicile et le lieu de travail, tant le matin que le soir. On s'en rend très bien compte pendant les vacances scolaires. Aujourd'hui, près de 40 % des écoliers sont conduits à l'école en voiture. C'est exceptionnellement beaucoup et il faut réduire ce chiffre de moitié. Il s'agit donc d'également réaliser un transfert modal pour les déplacements entre le domicile et l'école. Par rapport à 2017, la circulation entre le domicile et l'école aura augmenté de 18 en 2025 %. Quels pourcentages sont réalisables? La part des transports publics dans ces déplacements doit passer de 38 à 45 %, et les écoliers et les étudiants devront parcourir 75 % des déplacements courts (moins de 1 km) à pied et 15 % des déplacements courts (moins de 5 km) à vélo.

L'objectif 4 concerne la qualité et l'attractivité des transports en commun. Car si les médias mettent fortement l'accent sur le prix des transports publics, c'est-à-dire la gratuité, ce sera principalement la

vooral de kwaliteit zijn die mensen aanzet om over te stappen van auto naar trein. Momenteel worden er bijvoorbeeld – wegens de overbelasting van het spoorwegnet – te veel treinen geschrapt: één op veertig, dat moet door investeringen zakken tot één op honderd. Idem met de vertragingen van zes minuten en meer: die moeten met 25 % naar beneden. Zolang een verplaatsing met het openbaar vervoer langer duurt dan een verplaatsing met de auto, zal iemand de overstap niet zomaar maken. Daarom wordt er ingezet op een zeer vlotte verkeersdoorstroming voor de expresbussen tijdens de spits.

De heer Reuter zal nu een aantal maatregelen toelichten die moeten helpen om de ambitieuze doelstellingen te halen. Het Groothertogdom is zelf wat verrast door de sterke en duurzame economische groei die het land momenteel kent. De inrichting van het grondgebied was hier begrijpelijkerwijs niet helemaal op voorbereid en dat probeert men nu te verhelpen. Van een vrij wanordelijk beeld wil men komen tot een beter geordend grondgebied, met drie attractiepolen: de hoofdstad Luxemburg, de agglomeratie Esch-sur-Alzette in het zuiden, en de agglomeratie Ettelbrück-Diekirch in het noorden. Zonder zo een planificatie wordt de mobiliteit gewoonweg onbeheersbaar.

Grote infrastructuurwerken aan het spoor maken daar deel van uit. Het spoorwegnet rond de hoofdstad zit overvol. Het Luxemburgse net is immers stervormig uitgebouwd vanuit de hoofdstad, waardoor de treinen elkaar hinderen. Om dat beter te plannen werden immense infrastructuurwerken opgestart, die vanaf 2023 vruchten moeten afwerpen en die in 2028 hun volle effect moeten sorteren. Als treinen betrouwbaar zijn, zullen ze ook aantrekkelijker zijn voor al die pendelaars.

Vervolgens wijst de heer Reuter erop dat in een klein land als Luxemburg 200 000 mensen werken die elders wonen: 100 000 Fransen, 50 000 Duitsers en ongeveer evenveel Belgen. Ook zij hebben nood aan een betrouwbaar en comfortabel treinaanbod. Een andere oplossing voor die grensarbeid ligt in het aanleggen van reusachtige park-and-rideterreinen. Nu al zijn er 13 000 zulke plaatsen op Luxemburgs grondgebied, plus 4 100 aan de grenzen. Die aantallen moeten tegen 2025 verdubbelen. Die parkeerterreinen

qualité qui convaincra les gens de passer de la voiture au train. Actuellement par exemple, de trop nombreux trains (1 sur 40) sont supprimés en raison de la surcharge du réseau ferroviaire. Des investissements devront faire en sorte de ramener ce chiffre à 1 sur 100. Il en va de même pour les retards de 6 minutes et plus qui devront être réduit de 25 %. Tant qu'un déplacement en transports publics sera plus long que le même trajet en voiture, il sera malaisé de convaincre les usagers de franchir le pas. C'est pourquoi il faut miser sur la fluidité pour les bus express aux heures de pointe.

M.Reuter se propose ensuite d'explicitier un certain nombre de mesures qui doivent contribuer à la réalisation d'objectifs ambitieux. Le Grand-Duché est lui-même quelque peu surpris par la croissance économique forte et durable qu'il connaît actuellement. L'organisation du territoire n'était pas véritablement préparée, ce que l'on peut comprendre, et l'on cherche à présent à remédier à cette situation. L'on veut passer d'une situation très anarchique à un meilleur agencement du territoire, avec trois pôles d'attraction: la capitale Luxembourg, l'agglomération Esch-sur-Alzette dans le sud et l'agglomération Ettelbrück-Diekirch dans le nord. En l'absence d'une telle planification, la mobilité sera tout bonnement ingérable.

Les grands travaux d'infrastructures sur le réseau ferroviaire font partie du projet. Le réseau ferroviaire autour de la capitale est saturé. Le réseau luxembourgeois est en effet construit en étoile à partir de la capitale, de sorte que les trains se gênent. En vue d'une meilleure planification, de gigantesques travaux d'infrastructures ont été entamés et devront porter leurs fruits à partir de 2023 et produire leur plein effet en 2028. Des trains fiables seront aussi plus attrayants pour tous les navetteurs.

M. Reuter souligne ensuite que dans un petit pays comme le Luxembourg travaillent 200 000 personnes venues d'ailleurs: 100 000 Français, 50 000 Allemands et environ autant de Belges. Eux aussi ont besoin d'une offre de trains fiables et confortables. Une autre solution pour ce travail frontalier consiste à aménager de gigantesques terrains de *park-and-ride*. Actuellement déjà, il existe 13 000 emplacements de ce type sur le territoire luxembourgeois, plus 4100 aux frontières. Ce nombre devra être doublé d'ici à 2025. Ces

moeten strategisch aangelegd worden in de buurt van autowegen en spoorwegstations. Nauwe samenwerking met de autoriteiten van de buurlanden is daarbij onontbeerlijk.

Op openbaar busvervoer wordt eveneens ingezet. Ten zuiden van de hoofdstad bouwt men momenteel een groot busstation. Dynamische verkeersborden moeten ook helpen, waarbij bussen voorrangsstroken krijgen, 's ochtends in de richting van de tewerkstellingspolen, 's avonds in de tegenovergestelde richting. Het busnetwerk van Luxemburg zou ook de grens met de drie buurlanden oversteken, wat het voor de pendelaars veel comfortabeler maakt.

In samenwerking met de Belgische autoriteiten loopt momenteel een project om op de A6-autoweg een dynamische voorrangstrook te organiseren voor auto's met verschillende passagiers. Op de A3 richting Frankrijk wordt hetzelfde gedaan voor bussen en carpooling. De inspiratie hiervoor kwam uit een unaniem door de Luxemburgse Kamer van volksvertegenwoordigers goedgekeurde resolutie.

De heer Reuter besluit met te zeggen dat Luxemburg natuurlijk ook verder kijkt dan het jaar 2025. Als men weet dat er tussen het concipiëren en de voltooiing van grote infrastructuurwerken ongeveer vijftien jaar ligt, is het duidelijk dat men nu al naar de horizon van 2035 moet kijken. Dat veronderstelt een coherente strategie. Het moet gedaan zijn met altijd achter de feiten aan te hollen. Tot nog toe stelde men ergens oververzadiging van de wegen vast, waarna men met infrastructuurwerken de knoop trachtte op te lossen. Zo verplaatst men voortdurend de files naar de volgende flessenhals. Men heeft ook ingezien dat het weinig zin heeft om alle bestaande infrastructuur een grotere capaciteit te geven, want dan komen al de huidige problemen op een bepaald moment toch terug, maar dan op veel grotere schaal.

In de toekomst wil men radicaal anders te werk gaan en anticiperen op de problemen. Dat impliceert dat men nu moet analyseren wat de mobiliteitsbehoefte in 2035 zal zijn. Op basis van die behoefte raming start men nu al met het voorkomen van problemen, en dat door een betere planning van het grondgebied, een verruiming van het

parkings doivent stratégiquement être aménagés à proximité d'autoroutes et de gare ferroviaire. Une étroite collaboration avec les autorités des pays voisins est à cet égard indispensable.

L'on investit également dans le transport public par bus. Une vaste gare de bus est actuellement en construction au sud de la capitale. Des panneaux de signalisation dynamiques doivent également constituer une aide, avec des bandes de circulations prioritaires pour les bus, le matin en direction des pôles d'emploi et le soir en sens contraire. Le réseau de bus luxembourgeois traverserait également la frontière avec les trois pays voisins, ce qui rendrait la situation beaucoup plus confortable pour les navetteurs.

Un projet actuellement en cours, conçu en collaboration avec les autorités belges, vise à réserver sur l'autoroute A6 une bande de circulations prioritaire dynamique pour les véhicules avec plusieurs passagers. Il en va de même sur l'autoroute A3 vers la France pour les bus et le carpooling. Ces projets résultent d'une résolution adoptée à l'unanimité par la Chambre des députés du Luxembourg.

M. Reuter conclut en indiquant que le Luxembourg regarde bien évidemment aussi au-delà de l'horizon de 2025. Lorsqu'on sait qu'entre la conception et le parachèvement de vastes travaux d'infrastructure il s'écoule une quinzaine d'années, il est évident qu'il faut d'ores et déjà regarder à l'horizon de 2035. Cela suppose une stratégie cohérente. Il faut cesser de courir derrière les faits. Jusqu'à présent, on a constaté la saturation des routes et on a cherché à résoudre le problème par des travaux d'infrastructures. On ne faisait ainsi que reporter le problème des files jusqu'au goulot d'étranglement suivant. On a compris aussi qu'il ne sert pas à grand-chose d'accroître la capacité des infrastructures existantes parce que les problèmes actuels finissent toujours par resurgir mais à une échelle beaucoup plus large.

L'on veut procéder de manière radicale à l'avenir et anticiper les problèmes. Cela suppose d'analyser dès aujourd'hui les besoins en termes de mobilité en 2035. Sur la base de l'estimation de ces besoins, on commence dès aujourd'hui à prévenir les problèmes par une meilleure planification du territoire, un élargissement de l'offre de transports

aanbod van openbaar vervoer en het tijdig starten van grote infrastructuurwerken.

Het verbeteren van het mobiliteitsaanbod voor de werkende en schoolgaande mens is dus een grote en zware taart. Het aanbieden van gratis openbaar vervoer vanaf 2020 zou de kers op die taart moeten worden. (*Applaus*)

De voorzitter is benieuwd naar de reacties op dit prikkelende exposé.

De heer *Willem Draps* (B) heeft gezien dat Luxemburg de grote middelen inzet om de mobiliteit te verbeteren, vooral in en rond Luxemburg Stad. De doelstellingen zullen zeker wel bereikt worden, maar de heer Reuter heeft weinig gezegd over de kers op de taart, het gratis openbaar vervoer. Nu al betaalt de gebruiker in onze drie landen maar een klein deel van de kosten van het openbaar vervoer. Men ziet ook dat daar waar het aandeel van het openbaar vervoer het grootst is, in Zwitserland en Groot-Londen, het openbaar vervoer het duurst is voor de gebruiker, maar het is er misschien ook het comfortabelst en er is een heel systeem van abonnementen dat de gebruikerstrouw aanwakkert. De invloed van de prijs op de vraag en op de *modal shift*, die toch de betrachting is, is niet groot. Daarom verbaast het de heer Draps dat de nieuwe Luxemburgse regering die beslissing heeft genomen. Daar waar in het stedelijk vervoer experimenten van dat soort uitgevoerd zijn, in Italië, in Hasselt, is de kosteloosheid opgegeven, omdat ze geen *modal shift* teweegbracht, duur was en nutteloze verplaatsingen uitlokte.

De heer *Christophe Reuter*, *Chargé de direction*, *Direction de la planification de la mobilité du ministère de la Mobilité et des Travaux Publics*, (Luxemburg) heeft niet echt een vraag gehoord. Hij heeft als planningsdeskundige inzake mobiliteit precies om de aangehaalde redenen niet te zeer geïnsisteerd op die “kers”, die een regeringsbeslissing is. Ze werd niet voorgesteld als een middel om meer automobilisten voor het openbaar vervoer te doen kiezen, maar als een sociale maatregel in een land dat zich dat kan veroorloven. Het tarief was al zeer laag, dus de bijkomende inspanning is in Luxemburg niet zo groot als ze zou zijn in andere landen.

publics et la mise en route en temps opportun de vastes travaux d'infrastructures.

L'amélioration de l'offre de mobilité pour les travailleurs et les étudiants représente dès lors un fameux gâteau. La gratuité du transport public à partir de 2020 devrait être la cerise sur ce gâteau. (*Applaudissements*)

Le président attend avec intérêt les réactions à cet exposé émoustillant.

M. *Willem Draps* (B) constate que le Luxembourg recourt aux grands moyens pour améliorer la mobilité, particulièrement dans la ville de Luxembourg et autour de celle-ci. Les objectifs seront sans doute réalisés mais M. Reuter n'a pas dit grand-chose de la cerise sur le gâteau, c'est-à-dire la gratuité des transports publics. Aujourd'hui déjà, les usagers de nos trois pays ne payent qu'une petite partie du coût que représentent les transports publics. L'on observe aussi que là où l'offre est la plus grande – en Suisse et dans le Grand Londres – les transports publics sont les plus onéreux pour l'utilisateur mais peut-être aussi les plus confortables. Il y a tout un système d'abonnement qui suscite la fidélité de la clientèle. L'influence du prix sur la demande et sur le transfert modal, qui est tout de même l'objectif poursuivi, n'est pas très importante. C'est pourquoi M. Draps s'étonne de la décision du nouveau gouvernement luxembourgeois. Là où des expériences de ce type ont été effectuées en matière de transport urbain, en Italie et à Hasselt, on a renoncé à la gratuité par ce qu'elle n'induisait pas de transfert modal, s'avérait onéreuse et générerait des déplacements inutiles.

M. *Christophe Reuter*, *Chargé de direction*, *Direction de la planification de la mobilité du ministère de la Mobilité et des Travaux Publics*, (Luxemburg) n'a pas à proprement parler entendu formuler une question. Pour les raisons qu'il a évoquées, il n'a pas voulu trop insister, en tant qu'expert de la planification, sur cette “cerise”, qui est une décision du gouvernement. Elle n'a pas été présentée comme le moyen d'amener davantage d'automobilistes à opter pour les transports publics mais comme une mesure sociale dans un pays qui peut se le permettre. Les tarifs étaient déjà très bas et l'effort supplémentaire ne sera pas aussi élevé au Luxembourg qu'il le serait dans d'autres pays.

De heer *Marc Angel* (L) wijst erop dat 200 000 grensarbeiders een klein deel van hun verplaatsing in hun eigen land maken. Zijn er onderhandelingen gevoerd met de buurlanden om ook de paar kilometer tot de Luxemburgse grens gratis te maken? Wat is de houding van de collega's over de grens?

De heer *Christophe Reuter*, *Chargé de direction, Direction de la planification de la mobilité du ministère de la Mobilité et des Travaux Publics*, (Luxemburg) bevestigt dat er besprekingen zijn gevoerd op verschillende niveaus. De prijs voor grensoverschrijdende ritten met bussen van de RGTR en treinritten uitgevoerd door de Luxemburgse spoorwegen vermindert uiteraard sterk door de kosteloosheid in Luxemburg. Hij heeft echter geen nieuws over de besprekingen over het traject tussen het laatste buitenlandse station en de Luxemburgse grens. Er is vorig jaar wel een akkoord gesloten over de kosteloosheid van *park-and-ride* aan Belgische kant, in ruil waarvoor Luxemburg een deel betaalt van het ticket op Belgisch grondgebied, dat al veel duurder was dan het deel op Luxemburgs grondgebied. Dat gebeurt om te vermijden dat Belgische grensarbeiders naar het eerste Luxemburgse station rijden en hun auto daar in een dorp achterlaten.

De heer *André Postema* complimenteert de Luxemburgse regering omdat ze het openbaar vervoer zo prominent op de agenda zet. Het verbaast hem echter elke keer dat men in zo'n welstellend land, als men het openbaar vervoer gebruikt, telkens de indruk krijgt in de jaren 50 te zijn beland. Dat vindt hij best leuk voor een keertje, maar hij moet er niet aan denken forens te zijn in Luxemburg.

Een toegankelijk openbaar vervoer creëren is een grote opgave, die enorme investeringen vergt. Het richtpunt moet niet zijn het oplappen van bestaande lijnen, maar men moet kijken naar hoe Japan, Zwitserland en Singapore het hebben gedaan. Wil de Luxemburgse regering daarvoor een meerjarig infrastructuurfonds creëren? Hoe kijkt de heer Reuter naar de lokale lijnen en de grote

M. *Marc Angel* (L) rappelle que 200 000 travailleurs frontaliers effectuent une petite partie de leur déplacement dans leur propre pays. Des négociations ont-elles été menées avec les pays voisins pour accorder également la gratuité pour les quelques kilomètres à parcourir jusqu'à la frontière luxembourgeoise? Comment ont réagi les collègues des pays voisins?

M. *Christophe Reuter*, *Chargé de direction, Direction de la planification de la mobilité du ministère de la Mobilité et des Travaux Publics*, (Luxemburg) confirme que des discussions ont été menées à différents niveaux. La gratuité du transport au Luxembourg contribuera évidemment à réduire dans une large mesure le prix des trajets transfrontaliers en bus de la RGTR et les trajets en train assurés par les chemins de fer luxembourgeois. Il n'a toutefois pas été informé au sujet des négociations relatives au trajet entre la dernière gare étrangère et la frontière luxembourgeoise. Un accord a toutefois été conclu l'an dernier au sujet de la gratuité des *park-and-ride* du côté belge, en échange de quoi le Luxembourg paye une partie du billet en territoire belge, lequel était déjà beaucoup plus élevé que sur le territoire luxembourgeois. L'objectif est d'éviter que les travailleurs frontaliers belges se rendent dans la première gare luxembourgeoise en voiture et laissent leur véhicule dans un village.

M. *André Postema* félicite le gouvernement luxembourgeois d'avoir ainsi mis les transports publics en tête de leur ordre du jour. Il s'étonne toutefois que lorsqu'on emprunte les transports publics dans un pays aussi prospère, on a à chaque fois le sentiment d'un retour aux années 50. C'est peut-être amusant une fois mais il n'ose imaginer ce que doit ressentir un navetteur au Luxembourg.

Mettre en place un transport public accessible constitue une entreprise de taille qui requiert d'énormes investissements. Il ne faut pas chercher à retaper des lignes existantes mais il faut s'inspirer de ce qu'ont réalisé le Japon, la Suisse et Singapour. Le gouvernement luxembourgeois envisage-t-il de créer un fonds d'infrastructure pluriannuel? Comment M. Reuter considère-t-il les

lijnen? Is er een budgettaire vertaalde visie? Komen er ook snelle lijnen door Luxemburg?

De heer *Christophe Reuter*, *Chargé de direction*, *Direction de la planification de la mobilité du ministère de la Mobilité et des Travaux Publics*, (Luxemburg) begint met te antwoorden op de laatste vragen. In een klein land als Luxemburg zijn haast alle lijnen internationale lijnen: in het noorden naar Luik, in het westen naar Aarlen-Namen en Brussel, in het zuiden naar Thionville, in het oosten naar Trier. Dan zijn er ook nog een aantal kleinere historische lijnen, onder andere in het zuiden om de industrie van weleer te bedienen. Die lijnen zijn operationeel, ze worden niet opgeheven, maar het hele concept wordt herdacht.

De heer Postema is bang dat grote spoorinfrastructuurwerken te lang zouden duren. Er lopen programma's die al in 2024 resultaat zullen hebben, andere lopen uit tot 2028. Alle zullen ze de capaciteit en kwaliteit van het net sterk verhogen. Ondertussen bestudeert men of er tegen 2035 bijkomende lijnen nodig zijn, maar daar kan de heer Reuter nu nog niet op antwoorden.

Dan zijn er ook nog de kleine antennes die steden bedienen. Op het uiteinde van die antennes liggen agglomeraties van amper 3 000 tot 10 000 inwoners, waarvoor de economische rendabiliteit van een spoorlijn zeer twijfelachtig is. Daarom wordt er meer ingezet op een fijn vertakt netwerk van bussen, maar daar is dan weer het nadeel dat die bussen ook in de files staan. Het is en blijft de filosofie dat elk kleinste dorp bediend moet worden door het openbaar vervoer — een openbaar vervoer dat dus in de nabije toekomst gratis wordt. Fijnmazige lijnen van bussen zullen aansluiten op de grotere spoorassen, die de ruggengraat vormen van dit goed doordachte netwerk.

Ten slotte beaamt de heer Reuter dat er aan de lijn Luxemburg-Brussel heel wat verbeterd kan worden. Voor een internationale lijn moet je met twee zijn. Aan Luxemburgse kant werden al heel wat verbeteringen aangebracht en het verheugt de

lijnes locales et les grandes lignes? Une vision en la matière a-t-elle été traduite au niveau budgétaire? Des lignes à grande vitesse traverseront-elles également le Luxembourg?

M. *Christophe Reuter*, *Chargé de direction*, *Direction de la planification de la mobilité du ministère de la Mobilité et des Travaux Publics*, (Luxemburg) commence par répondre aux dernières questions. Dans un petit pays comme le Luxembourg, pratiquement toutes les lignes sont des lignes internationales: dans le nord vers Liège, dans l'ouest vers Arlon-Namur et Bruxelles, dans le sud vers Thionville et dans l'est vers Trèves. Il existe également un certain nombre de petites lignes historiques, entre autres dans le sud, pour desservir l'industrie d'antan. Ces lignes sont opérationnelles et elles ne seront pas abandonnées mais c'est tout le concept qui sera reconsidéré.

M. Postema craint que de vastes travaux d'infrastructure ne prennent trop de temps. Certains programmes produiront des résultats dès 2004 et d'autres courent jusqu'en 2028. Tous se traduiront par une forte augmentation de la capacité et de la qualité du réseau. Entre-temps, on envisage la nécessité de construire des lignes supplémentaires d'ici à 2035 mais M. Reuter n'est pas encore en mesure de fournir des réponses à ce sujet.

Enfin, il y a également les petites antennes qui desservent des villes. À l'extrémité de ces antennes se trouvent des agglomérations de seulement 3000 à 10 000 habitants où la rentabilité économique d'une ligne de chemin de fer est plus que douteuse. C'est pourquoi l'on mise davantage sur un réseau densément ramifié de bus mais ces derniers présentent le désavantage d'être eux aussi englués dans les embouteillages. La philosophie est et reste que le plus petit village doit être desservi par les transports publics, lesquels seront donc gratuits dans un avenir proche. Des lignes de bus nombreuses assureront la connexion avec les grands axes ferroviaires qui constitueront l'épine dorsale de ce réseau bien pensé.

Enfin, M. Reuter confirme que la ligne Luxemburg-Bruxelles pourrait être très largement améliorée. Pour mettre en place des lignes internationales, il faut être deux. De nombreuses améliorations ont été apportées du côté luxembourgeois et

heer Reuter dat ook de Belgische spoorwegen met verbeteringswerken bezig zijn.

De heer *Gilles Roth* (L) is verbaasd over de uiteenzetting van de heer Draps, en meer bepaald over de passage over het experiment met gratis openbaar vervoer in Hasselt. Hij haalde ervaringen aan die blijkbaar niet erg overtuigend waren. De heer Reuter bleef maar heel kort stilstaan bij dat gratisverhaal, wat hij de kers op de taart noemde. Heeft men de voorbeelden van Hasselt en andere steden met zo een experiment, in Italië onder andere, bestudeerd? Wat waren de tekortkomingen van die experimenten en hoe zal men die valkuilen in Luxemburg vermijden?

De heer *Christophe Reuter*, *Chargé de direction, Direction de la planification de la mobilité du ministère de la Mobilité et des Travaux Publics*, (Luxemburg) geeft toe dat er ongunstige neven-effecten kunnen zijn. Men heeft verschillende stadsexperimenten bestudeerd, en daar leerde men uit dat het niet in de eerste plaats de prijs is die mensen in steden doet beslissen om de auto te laten staan en voor openbaar vervoer te kiezen. Stiptheid, comfort, tijdswinst wegen zwaarder door. Een voetganger of fietser die bij slecht weer op het openbaar vervoer wil overschakelen, zou niet ontmoedigd mogen worden doordat de bus of tram overvol is bijvoorbeeld.

Sommigen vragen zich inderdaad af of gratis openbaar vervoer niet veel onnodige verplaatsingen zal genereren die anders helemaal niet gemaakt zouden worden. De heer Reuter kent hierover geen cijfers. Hij weet wel dat men zich nu al voor amper 4 euro over het hele Luxemburgse grondgebied kan verplaatsen en voor 2 euro gedurende twee uur van het openbaar vervoer gebruik kan maken. Hij acht het dus niet erg waarschijnlijk dat mensen die nu thuisblijven, plots aan het reizen zullen slaan louter omdat het gratis is. Luxemburg heeft maar twee of drie wat grotere agglomeraties, maar ook dat zijn geen wereldsteden. Een massaal hectisch gedrag zoals in echt grote steden is dus niet te verwachten. En aangezien er ook geen voetgangers en amper fietsers zijn die zich elke ochtend van Clervaux naar Luxemburg Stad begeven, hoeft men ook daar geen massale toeloop naar de treinen te vrezen. Het zal dus wel

M. se félicite que les chemins de fer belges réalisent à leur tour des travaux d'amélioration.

M. *Gilles Roth* (L) s'étonne de l'intervention de M. Draps, et plus particulièrement de ses propos concernant l'expérience de la gratuité des transports publics à Hasselt. Il a cité des exemples d'expériences qui ne semble guère avoir été convaincantes. M. Reuter n'a évoqué que très brièvement la question de la gratuité qu'il a qualifiée de cerise sur le gâteau. A-t-on étudié les précédents de Hasselt et d'autres villes, entre autres en Italie? Quelles étaient les lacunes de ces projets et comment compte-t-on les éviter au Luxembourg?

M. *Christophe Reuter*, *Chargé de direction, Direction de la planification de la mobilité du ministère de la Mobilité et des Travaux Publics*, (Luxemburg) admet que des effets connexes négatifs peuvent se produire. L'on a étudié les expériences menées dans plusieurs villes et l'on en a tiré comme enseignement que ce n'est pas en premier lieu le prix qui amène les citoyens à décider de renoncer à la voiture en faveur des transports en commun. La ponctualité, le confort, le gain de temps pèsent d'un plus grand poids. Un piéton ou un cycliste qui souhaite recourir par mauvais temps au transport public ne devrait par exemple pas être découragé par le fait que le bus ou le trame est bondé.

D'aucuns se demandent en effet si la gratuité des transports publics ne va pas générer de nombreux déplacements inutiles qui, sinon, ne seraient pas effectués. M. Reuter ne dispose pas de chiffres à ce sujet. Il sait en revanche que pour seulement 4 euros l'on peut aujourd'hui déjà se déplacer sur tout le territoire luxembourgeois et utiliser les transports en commun pendant 2 heures pour seulement 2 euros. Il lui paraît dès lors peu probable que des gens qui restent chez eux aujourd'hui se mettent soudainement à voyager uniquement en raison de la gratuité. Le Luxembourg ne compte que 2 ou 3 grandes agglomérations mais il ne s'agit pas pour autant de villes mondiales. Il ne faut donc pas craindre un comportement frénétique massif dans ce domaine dans de grandes villes. Et comme il n'y a pas de piétons et guère plus de cyclistes qui se rendent chaque matin de Clervaux à Luxembourg-ville, il n'y a pas davantage à craindre

meevallen met die secundaire effecten, zo denkt de heer Reuter.

Mevrouw *Isabelle Moinnet* (B) wijst erop dat ook Wallonië het carpoolen wil bevorderen. Met welke maatregelen – fiscale of andere – wil men in Luxemburg mensen aanzetten om niet meer alleen in de auto te zitten op weg naar het werk?

De heer *Christophe Reuter*, *Chargé de direction*, *Direction de la planification de la mobilité du ministère de la Mobilité et des Travaux Publics*, (Luxemburg) kan niet meteen iets zeggen over concrete fiscale stimuli. Wel wijst hij nogmaals op de interessante internetapplicatie die ontwikkeld werd voor smartphones om carpooling te faciliteren. Een app die vanzelfsprekend ook over de grens werkt en dus benut kan worden door grensarbeiders. Chauffeurs en passagiers worden er op een heel gebruiksvriendelijke manier in contact gebracht met elkaar. Gebruikers hebben een profiel en worden beoordeeld. Vrouwen kunnen ervoor kiezen enkel met andere vrouwen te reizen. In real time ziet men de auto naderen.

In de pers werd erop gewezen dat de individualistische Luxemburger met zijn mooie auto nooit een onbekende passagier zou meenemen. Maar dit stereotypische beeld werd vlug ontkracht, want er zijn 400 keer meer aanbieders dan vragers. Het zal dus aan de vraagzijde zijn dat we incentives moeten bedenken.

De heer Reuter weerlegt dat carpooling onfaire concurrentie is voor de taxibedrijven. Onder andere om de kosten van de app te dekken is er een kleine kostenvergoeding, maar dat gaat over zeer kleine bedragen die via de app geregeld worden. Naar aanleiding van de week van de mobiliteit besliste de overheid om deze vergoeding op zich te nemen en vanuit het Klimaat- en Energiefonds een klein bedrag aan de chauffeurs te betalen.

Aanbieder en vrager zijn er vooral op uit om tijd-winst te boeken en daarom ontwikkelt men momenteel, op vraag van het Luxemburgse Parlement, het systeem van de voorrangsstroken voor carpooling

de prise d'assaut des trains. M. Reuter pense que, dans ces conditions, il ne faut pas trop s'alarmer au sujet des effets secondaires.

Mme *Isabelle Moinnet* (B) souligne que la Wallonie aussi est désireuse de favoriser le *carpooling*. Quelles mesures, fiscales ou autres, le Luxembourg compte-t-il mettre en œuvre pour amener les citoyens à ne plus voyager seuls entre leur domicile et leur lieu de travail?

M. *Christophe Reuter*, *Chargé de direction*, *Direction de la planification de la mobilité du ministère de la Mobilité et des Travaux Publics*, (Luxemburg) ne peut pas dire grand-chose au sujet des stimulants fiscaux. Mais il souligne une fois encore l'intéressante application Internet pour Smartphones qui a été développée en vue de faciliter le carpooling. Cette application fonctionne bien évidemment aussi de l'autre côté de la frontière et peut dès lors être utilisée également par les travailleurs frontaliers. Les chauffeurs et les passagers sont mis en contact l'un avec l'autre de manière très conviviale. Les utilisateurs sont dotés d'un profil et font l'objet d'une évaluation. Les femmes peuvent choisir de ne voyager qu'avec d'autres femmes. Et l'on voit le véhicule s'approcher en temps réel.

On a dit dans la presse que le Luxembourgeois individualiste ne serait pas disposé à embarquer un passager inconnu. Cette image stéréotypée a toutefois été rapidement battue en brèche car il y a 400 fois plus d'offres que de demandes. C'est donc du côté de la demande qu'il faudra envisager des incitants.

M. Reuter dément que le carpooling constituerait une concurrence déloyale pour les entreprises de taxis. Une modeste intervention financière est prévue pour couvrir, entre autres, le coût de l'application mais il s'agit de très faibles montants réglés par le biais de l'application. Dans le cadre de la semaine de la mobilité, les pouvoirs publics ont décidé de prendre cette intervention à leur charge et d'allouer aux chauffeurs un modeste montant puisé dans le fond pour le climat et l'énergie.

L'offrant et le demandeur cherchent avant tout à gagner du temps. C'est la raison pour laquelle l'on développe actuellement, à la demande du Parlement luxembourgeois, le système des voies

op de drukke A3 en A6. Technisch moet dit nog uitgewerkt worden. Als iemand in de file staat en op de strook naast zich een andere auto vlot ziet passeren met drie mensen aan boord, zal hij snel ook overwegen om op dit systeem over te schakelen. Zo stijgt de capaciteit van de autoweg met 50 % en stijgt het aantal vervoerde personen met 150 tot 200 %.

Mevrouw *Reina de Bruijn-Wezeman* (N) vraagt zich af hoe men zal controleren dat elke auto op het geprivilegieerde rijvak drie of meer personen bevat. Wil men camera's inzetten?

De heer *Christophe Reuter*, *Chargé de direction*, *Direction de la planification de la mobilité du ministère de la Mobilité et des Travaux Publics*, (Luxemburg) herhaalt dat het agentschap Bruggen en Wegen nog bezig is met de technische uitwerking van het concept. Men kan de controle aan de politie toevertrouwen, zoals in Noord-Amerika gebeurt. Een andere mogelijkheid zijn infraroodcamera's die kunnen vaststellen of een auto voldoende bemand is. Voor dit alles zal nog wetgevend werk nodig zijn en ook de wegcode zal moeten worden aangepast.

De *voorzitter* verklaart deze discussie voorlopig voor gesloten. Hij dankt de heer Reuter voor zijn betoog, dat heel wat vragen losmaakte in de assemblee. Hij overhandigt de heer Reuter een klein geschenk. (*Applaus*)

Energietransitie en waterstofeconomie

De *voorzitter* kondigt aan dat er voor het voorstel van aanbeveling betreffende Energietransitie en Waterstofeconomie twee rapporteurs zijn, de heer Willem-Frederik Schiltz en mevrouw Patricia Creutz, maar dat het mevrouw Creutz is die het woord zal voeren.

Mevrouw *Patricia Creutz*, rapporteur, (B) meldt dat de commissie Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat zich al enkele maanden buigt over de productie en het gebruik van waterstof en de rol die dat kan spelen bij de transitie naar een koolstofarme

de circulation prioritaires pour le *carpooling* sur l'A3 et l'A6 où la circulation est très dense. Techniquement, il faut encore mettre les choses au point. Si quelqu'un se trouve dans une file et voit circuler sans entrave sur la bande de circulation voisine une autre voiture avec son bord trois personnes, elle envisagera rapidement de passer elle-aussi à ce système. La capacité de l'autoroute augmentera ainsi de 50 % et le nombre de personnes transportées de 150 à 200 %.

Mme *Reina de Bruijn-Wezeman* (N) demande comment l'on contrôlera la présence de trois personnes ou plus dans les voitures circulant sur la bande de circulation privilégiée. Va-t-on pour cela installer des caméras?

M. *Christophe Reuter*, *Chargé de direction*, *Direction de la planification de la mobilité du ministère de la Mobilité et des Travaux Publics*, (Luxembourg) répète que l'Agence des Ponts et Chaussées développe actuellement le volet technique du projet. Le contrôle peut être confié à la police, comme cela se fait en Amérique du Nord. Une autre possibilité sont les caméras infrarouges qui peuvent constater si une voiture comporte suffisamment de passagers. Cela requerra encore des initiatives législatives et le code de la route devra également être adapté.

Le *président* déclare cette discussion provisoirement close. Il remercie M. Reuter pour son exposé qui a suscité nombre de questions dans l'assemblée et lui remet un petit présent. (*Applaudissements*)

La transition énergétique et l'économie de l'hydrogène

Le *président* annonce que les rapporteurs sont au nombre de deux pour la proposition de recommandation relative à la transition énergétique et à l'économie de l'hydrogène, à savoir M. Willem-Frederik Schiltz et Mme Patricia Creutz qui prendra la parole.

Mme *Patricia Creutz*, rapporteur, (B) indique que la commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat se penche depuis plusieurs mois déjà sur la production et l'utilisation d'hydrogène et sur le rôle que ce dernier peut jouer

economie. Op 30 november 2018, tijdens de laatste plenaire zitting, heeft mevrouw Creutz het verslag voorgesteld van een werkbezoek aan de Magnum-elektriciteitscentrale van Nuon/Vattenfall in Eemshaven. Nuon voert er een project uit om een deel van de centrale te laten draaien op waterstof. Dat moet dan de eerste grote klimaatneutrale waterstofcentrale in de wereld worden. Dit bezoek toonde niet alleen de mogelijkheden die waterstof biedt in het kader van de energietransitie, maar ook de troeven waarover de Benelux beschikt om voorloper te worden op het vlak van de ontwikkeling van waterstof, grenzend aan de Noordzee met belangrijke offshore windparken en een solide industriële basis. Er ligt een sterk uitgebouwd aardgasnetwerk, dat mits enkele aanpassingen gebruikt kan worden voor het transport van waterstof. Voor dit bezoek had de delegatie ook deelgenomen aan het symposium georganiseerd door de *New Energy Coalition* en de provincie Groningen, waar talrijke deskundigen de recente ontwikkelingen, investeringen en positieve vooruitzichten op het vlak van waterstof voorstelden. Ze hadden een duidelijke kijk op de noodzakelijke evolutie en hadden concrete verzoeken aan de politieke wereld. Dat alles heeft voor een stevige basis gezorgd voor het voorstel van aanbeveling dat vandaag wordt voorgelegd.

De aanbeveling vraagt om een duidelijk en zeker wetgevingskader te ontwikkelen voor de bedrijven en om bindende doelstellingen vast te leggen om kapitaal naar de gewenste investeringen te leiden. Men moet de interministeriële samenwerking voortzetten en verder samen alle innoverende projecten in de Benelux steunen. Men dient onderzoek dat gericht is op de productie van groene waterstof, aan te moedigen en daarvoor meer openbare en particuliere financiële steun te mobiliseren. Proefprojecten moeten verder ondersteund worden, de samenwerking moet worden versterkt en de uitwisseling van good practices aangemoedigd. De bestaande instrumenten moeten worden gebruikt om waterstof te bevorderen in de industrie en de transportsector. Men dient ervoor te zorgen dat bedrijven die innoverend zijn op ecologisch vlak, niet benadeeld worden en dat subsidiestelsels die

dans la transition vers une économie sobre en carbone. Le 30 novembre 2018, au cours de la dernière session plénière, Mme Creutz a présenté le rapport d'une visite de travail à la centrale électrique Magnum de Nuon/Vattenfall à Eemshaven. Nuon y développe un projet visant à faire fonctionner une partie de la centrale à l'hydrogène. Cette dernière devra être la première centrale à hydrogène neutre au regard du climat au monde. Cette visite a non seulement illustré les possibilités qu'offre l'hydrogène dans le cadre de la transition énergétique mais a également mis en évidence les atouts dont dispose le Benelux pour être le précurseur dans le domaine du développement de l'hydrogène. Le Benelux, qui est ouvert sur la mer du Nord, compte un important parc éolien offshore et dispose d'une solide base industrielle. On y trouve un réseau de conduites de gaz naturel très développé qui, moyennant quelques aménagements, peut servir au transport d'hydrogène. Avant cette visite, la délégation avait également participé au symposium organisé par la *New Energy Coalition* et la province de Groningue au cours duquel de nombreux experts avaient présenté les récents développements, investissements et perspectives favorables dans le domaine de l'hydrogène. Ils avaient développé une idée précise de l'évolution nécessaire et avaient des demandes concrètes à adresser au monde politique. Tout cela a permis de constituer une base solide en vue de la rédaction d'une proposition de recommandation qui est soumise à l'assemblée aujourd'hui.

La recommandation demande de développer un cadre législatif précis pour les entreprises et de définir des objectifs contraignants pour drainer le capital vers les investissements souhaités. Il faut poursuivre la coopération interministérielle et appuyer ensemble tous les projets innovants dans le Benelux. Il faut encourager la recherche axée sur la production d'hydrogène vert et mobiliser à cet effet davantage de soutien financier, public comme privé. Il faut continuer à soutenir des projets pilotes, renforcer la coopération et favoriser l'échange de bonnes pratiques. Les instruments existants doivent être utilisés pour promouvoir l'hydrogène dans l'industrie et le secteur du transport. Il faut faire en sorte que les entreprises innovantes sur le plan écologique ne soient pas pénalisées et que les régimes de subsides néfastes pour ces entreprises plus propres soient progressivement supprimés.

schadelijk zijn voor die schonere bedrijven, geleidelijk worden afgebouwd. De overheidsinstanties moeten uiteraard het goede voorbeeld geven door bij aanbestedingen systematisch de voorkeur te geven aan zero-emissie vervoersmiddelen bij de aankoop van vrachtwagens, bussen, auto's en treinen. De aanbeveling vraagt ook om bewustmakingscampagnes om de bevolking en de bedrijven beter te informeren over de voordelen van waterstof en brandstofcellen.

Dit waren enkele grote lijnen van het voorstel. Tot slot wil mevrouw Creutz beklemtonen dat de werkzaamheden in de commissie zeer vruchtbaar waren en dankt zij, naast de collega's die bijgedragen hebben tot de verbetering van de tekst, ook de secretaris van de commissie. (*Applaus*)

De heer *André Postema* (N) dankt mevrouw Creutz en iedereen die betrokken was bij het ontwikkelen van deze belangrijke aanbeveling, die alle steun verdient.

In Nederland is de aanbesteding gerealiseerd voor de eerste twee kavels van windparken voor de Hollandse kust. Dat kon zonder subsidie. Kavels 3 en 4 zouden ook zonder subsidies door de markt moeten kunnen worden gerealiseerd. Dat gebeurt zelfs met realisatiegarantie. Een van de aanbieders heeft kenbaar gemaakt een hydrocentrale in het traject op te nemen, om stroom die niet meteen kan worden afgenomen, te kunnen opslaan in waterstof. Dit om aan te geven dat het Beneluxparlement met dit onderwerp duidelijk in de roos heeft geschoten. We mogen ook niet te klein denken. Ons Parlement zou ook een signaal moeten geven dat de standaardisering en de certificering van dit soort trajecten goed moet worden geregeld, zodat bedrijven en huishoudens op een goede manier op die waterstofeconomie kunnen worden aangesloten.

Mevrouw *Patricia Creutz*, rapporteur, (B) heeft, met iedereen die aan dit voorstel van aanbeveling heeft meegewerkt, vastgesteld hoe belangrijk deze stap is om de Benelux de pionier te laten zijn in Europa. Dit is een stap, maar alle mogelijkheden van deze nieuwe technologie moeten worden aanbeoordeld. We moeten verder gaan en waken over

Les instances publiques doivent bien évidemment donner l'exemple en donnant la priorité, dans le cadre de marchés publics, aux moyens de transport zéro émissions lors de l'achat de camions, de bus, de voitures et de train. La recommandation demande également d'organiser des campagnes de sensibilisation pour mieux informer la population et les entreprises sur les avantages de l'hydrogène et des piles à combustible.

Voilà quelques grandes lignes de la proposition. Mme Creutz souhaite enfin souligner que les travaux en commission ont été très fructueux et elle remercie également, outre ses collègues qui ont contribué à l'amélioration du texte, le secrétaire de la commission. (*Applaudissements*)

M. *André Postema* (N) remercie Mme Creutz et tous ceux qui ont contribué à la rédaction de cette importante recommandation qui mérite d'être pleinement soutenue.

Il a été procédé aux Pays-Bas à l'adjudication des deux premiers lots de parcs éoliens au large des côtes hollandaises. Cela a pu se faire sans subsides. Les lots 3 et 4 devraient également pouvoir être réalisés par le marché sans recours aux subsides. Cela se fera même avec une garantie de réalisation. L'un des offrants a fait savoir qu'il prévoyait dans le trajet une centrale hydraulique devant permettre de stocker sous la forme d'hydrogène l'électricité qui ne pourrait pas être utilisée immédiatement. Cela pour dire qu'avec ce sujet, le Parlement Benelux a manifestement visé juste. Nous ne devons pas non plus réfléchir trop étroitement. Notre parlement devrait également donner le signal que la standardisation et la certification de ce type de trajets doivent être dûment réglés afin que les entreprises et les ménages puissent être reliés adéquatement à cette économie de l'hydrogène.

Mme *Patricia Creutz*, rapporteur, (B) a pu constater, comme tous ceux qui ont participé à la rédaction de cette proposition de recommandation, toute l'importance de cette démarche pour faire du Benelux le pionnier en Europe. C'est un pas mais il faut exploiter toutes les possibilités offertes par cette nouvelle technologie. Nous devons aller

een goede toepassing in de toekomst. Dit zal ons nog enkele jaren kosten.

Vorige keer kwamen er aanpassingen aan de aanbeveling op het laatste moment, deze keer is goed samengewerkt in de commissie voor een gemeenschappelijk doel, dat nu op tafel ligt.

De aanbeveling wordt eenparig aangenomen.

Uitwisseling van gegevens over de grenseffecten van belastingherzieningen

De voorzitter kondigt aan dat de heer Postema een tussentijds verslag zal uitbrengen over de uitwisseling van gegevens over de grenseffecten van belastingherzieningen.

De heer *André Postema*, rapporteur, (N) heeft de vergadering al eerder tussentijds op de hoogte gesteld van de resultaten van de commissie Financiën en Mobiliteit over de uitwisseling van gegevens over de grenseffecten van belastingherzieningen. Daarbij is gemeld dat grenseffecttoetsing in Nederland al min of meer tot het normale instrumentarium behoort. In België en Luxemburg gebeurt zo'n toetsing voorlopig minder.

De commissie heeft ook geconstateerd dat er vaak om zo'n toetsing wordt gevraagd door organisaties die daar een speciaal belang bij hebben. Dan wordt het een lastig en politiek gestuurd instrument, terwijl het net de bedoeling is om dit instrument zo objectief mogelijk te gebruiken. Het zou dus altijd moeten worden toegepast wanneer er een vermoeden bestaat dat beleid bepaalde grenseffecten heeft. Het Beneluxparlement zou daarin het voortouw kunnen nemen door de grenseffecttoetsing in zijn werkprogramma op te nemen. Men zou ook kunnen nagaan of de regeerakkoorden van de drie landen een grenseffecttoets kunnen doorstaan, of tenminste een passage bevatten over dit soort toetsing.

De commissie heeft, ten behoeve van haar vervolgwerkzaamheden, op 8 februari een vergadering over dit thema georganiseerd met vertegenwoordigers van de fiscale overheden van de drie landen.

de l'avant et veiller à une application appropriée à l'avenir. Il nous faudra encore pour cela quelques années.

Si la recommandation avait été amendée au dernier moment la dernière fois, la collaboration en commission a cette fois été excellente en vue de la réalisation d'un objectif commun dont le fruit vous est soumis aujourd'hui.

La recommandation est approuvée à l'unanimité.

L'échange de données sur les effets frontaliers de réformes fiscales

Le *président* annonce que M. Postema présentera un rapport intermédiaire sur l'échange de données sur les effets frontaliers de réformes fiscales.

M. *André Postema*, rapporteur, (N) a précédemment déjà informé l'assemblée à titre intérimaire des résultats des travaux de la commission des Finances et de la Mobilité concernant l'échange de données sur les effets frontaliers de réformes fiscales. Il a été signalé que l'évaluation des effets frontaliers fait déjà plus ou moins partie aux Pays-Bas de l'instrumentaire ordinaire. Pour l'instant, cette évaluation est moins avancée en Belgique et au Luxembourg.

La commission a également constaté qu'une telle évaluation est souvent demandée par des organisations qui y ont un intérêt particulier. Il s'agit alors d'un instrument difficile et politique alors que l'objectif est précisément de le rendre aussi objectif que possible. Il faudrait dès lors y recourir chaque fois que surgit la présomption qu'une politique donnée entraînerait des effets frontaliers. Le Parlement Benelux pourrait initier la démarche en intégrant l'évaluation des effets frontaliers dans son programme de travail. L'on pourrait également vérifier si les accords de gouvernement des trois pays prévoient une évaluation des effets frontaliers ou comprennent à tout le moins un passage à ce sujet.

Pour les besoins de ses travaux de suivi, la commission a organisé le 8 février dernier une audition avec des représentants des autorités fiscales des trois pays. C'est chose faite pour la Belgique et les

Met België en Nederland is dat gelukt. Een hoorzitting met een Luxemburgse vertegenwoordiger zal nog volgen.

De fiscaal attaché op de Nederlandse permanente vertegenwoordiging bij de EU, de heer Timo Dolderman, gaf een stand van zaken van de situatie in Nederland. Daaruit bleek dat nieuwe fiscale wetgeving geregeld onderschatte gevolgen heeft voor grensregio's, denk aan het verhogen in Nederland van het lage btw-tarief van 6 naar 9 %. Zulke effecten moeten tijdig worden geïdentificeerd en onderzocht, zodat aan de hand daarvan een zorgvuldige afweging kan worden gemaakt bij de besluitvorming.

Er gebeurt wel wat in Nederland op dit vlak. De heer Dolderman verwees bijvoorbeeld naar de brief van staatssecretaris Knops van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van 26 november 2018 aan het Nederlands Parlement. Daarin verzekerde de heer Knops dat ruim en vroegtijdig rekening zal worden gehouden met mogelijke grenseffecten. Dat is precies de oproep die wij vanuit de Benelux aan de staatssecretaris hadden gedaan vorig jaar.

De staatssecretaris van Sociale Zaken, de heer Koolmees, schreef op zijn beurt op 20 december 2018 een brief aan het Nederlands Parlement met aanbevelingen over wetgeving en administratieve procedures inzake grensarbeiders. Daarbij gaat het ook over fiscaliteit natuurlijk.

De heer Dolderman vroeg tijdens de hoorzitting aandacht voor het zogenaamde integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK). Dat mag geen papieren tijger zijn, het moet een effectieve toets zijn die vroegtijdig zorgt voor een zorgvuldige afweging. Het is een instrument waarbij aan de hand van vragen alle relevante effecten van voorstellen worden afgewogen. Op die manier toetsen de wetgevingsspecialisten op de Nederlandse ministeries de grenseffecten van het voorgestelde beleid. Die afweging wordt dan meegenomen in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel. Daarna is het aan de politiek bij zijn eindafweging om na te gaan of men die grenseffecten accepteert of niet, of dat men ze eventueel verzacht met

Pays-Bas mais une audition avec un représentant luxembourgeois devra encore avoir lieu.

L'attaché fiscal de la représentation permanente néerlandaise, M. Timo Dolderman, a fait le point de la situation aux Pays-Bas. Il est apparu que de nouvelles législations fiscales produisent régulièrement dans les régions frontalières des effets qui sont sous-estimés. Il n'est que de songer à la majoration, aux Pays-Bas, du taux de TVA le plus bas qui est passé de 6 à 9 %. Il faut pouvoir identifier et étudier ces effets en temps opportun afin de pouvoir procéder sur cette base à une évaluation minutieuse au moment de prendre une décision.

Des réalisations se font aux Pays-Bas dans ce domaine. M. Dolderman a ainsi fait référence à la lettre du 26 novembre 2018 adressée au parlement néerlandais par le secrétaire d'État aux Affaires intérieures et aux Relations du Royaume. Ce dernier y donne l'assurance qu'il sera largement tenu compte, en temps opportun, d'éventuels effets frontaliers. C'est précisément un appel en ce sens que le Benelux avait formulé à l'adresse du secrétaire d'État.

Le 20 décembre 2018, le secrétaire d'État aux Affaires sociales, M. Koolmees, a à son tour adressé au parlement néerlandais une lettre comportant des recommandations au sujet de la législation et des procédures administratives concernant les travailleurs frontaliers. En l'occurrence, il s'agit évidemment également de fiscalité.

Au cours de l'audition, M. Dolderman a attiré l'attention sur l'IAK, le Cadre d'évaluation intégré pour la politique et la réglementation. Ce dernier ne doit pas être le tigre de papier mais un outil efficace permettant une évaluation précoce. C'est un instrument au moyen duquel tous les effets importants de propositions sont évalués sur la base de questions. Les experts en législation dans les ministères néerlandais évaluent ainsi les effets frontaliers de la politique envisagée. Cette évaluation est alors intégrée dans l'exposé des motifs de la proposition de loi. Il appartient ensuite aux politiques de déterminer, lors de l'évaluation finale, si l'on accepte ou non ces effets frontaliers ou encore si on les atténue éventuellement au

compenserende maatregelen. Het laatste woord is dus aan de politiek.

Staatssecretaris Knops werkt aan een additionele leidraad over dit thema en hij zal halfjaarlijks een ronde doen langs de ministeries om dossiers te identificeren waar mogelijk ongewenste grenseffecten aan de orde zijn.

De heer Dolderman concludeerde dat Nederland dus vrij systematisch aan grenseffectonderzoek doet, niet als bureaucratisch instrument, maar met de concrete bedoeling in te grijpen op de beleidsvoorstellen. Zo kunnen grenseffecten beter in kaart worden gebracht en kan men tijdig ongewenste neveneffecten opvangen met compenserende maatregelen in de belastingverdragen met verschillende betrokken landen. Een voorbeeld daarvan zijn de aftrekposten voor Nederlandse ingezetenen die in Duitsland werken.

De Belgische situatie werd toegelicht door de administrateur-generaal Douane en Accijnzen van de federale overheidsdienst Financiën. Hij had het vooral over de btw-regels en over grensoverschrijdende rulings. Dat laatste is zeker in Nederland een beladen begrip. Uit de discussie in commissie bleek echter dat rulings ook voordelen kunnen hebben, als ze maar transparant genoeg gebeuren. Rulings zijn immers verhelderende uitspraken over hoe wetten en regelgeving geïnterpreteerd moeten worden, ook voor specifieke gevallen. Rulings kwamen echter in een kwalijk daglicht te staan doordat ze vaak niet openbaar werden gemaakt, waardoor er geen heldere controle op kon plaatsvinden. Als internationale rulings transparant gebeuren, kunnen ze heel nuttig zijn bijvoorbeeld wanneer er discussies ontstaan over de interpretatie van btw-wetgeving voor een bedrijf. De uitspraak kan dan voor duidelijkheid zorgen. De administrateur-generaal was hier alvast enthousiast over. Misschien dat dit idee dus ooit in een aanbeveling van onze commissie zal landen.

Rapporteur Postema stelt concluderend vast dat er in België en Nederland – en tussen de verschillende landen – al initiatieven zijn genomen en proefprojecten opgezet om tot een betere beheersing te

moyen de mesures compensatoires. Le politique a donc le dernier mot.

Le secrétaire d'État Knops prépare un fil conducteur additionnel sur ce thème et procédera tous les six mois à une tournée des ministères pour identifier des dossiers dans le cadre desquels il serait question d'effets frontaliers non souhaités.,

M. Dolderman a conclu que les Pays-Bas procèdent de manière très systématique à des études sur les effets frontaliers, non pas en tant qu'instruments bureaucratique mais pour influencer très concrètement sur les propositions politiques. Les effets frontaliers peuvent ainsi être identifiés plus efficacement et des mesures compensatoires au niveau des traités fiscaux avec les pays concernés permettent de faire face en temps opportun aux effets collatéraux non désirés. Les postes déductibles pour les résidents néerlandais qui travaillent en Allemagne en sont un exemple.

L'administrateur général des Douanes et Accises du Service public fédéral Finance belge a présenté la situation en Belgique. Il a principalement traité des règles en matière de TVA et des rulings transfrontaliers. Il s'agit ici d'un concept chargé de sens aux Pays-Bas. Il est toutefois ressorti de la discussion en commission que les rulings peuvent également présenter des avantages lorsqu'ils sont suffisamment transparents. Les rulings sont en effet des déclarations éclairantes sur l'interprétation à donner aux lois et aux règlements, également dans des cas spécifiques. Ils ont toutefois mauvaise presse parce qu'ils ne sont souvent pas rendus publics, de sorte qu'il ne se prêtent pas à un contrôle clair. Dès lors que les rulings internationaux se font en toute transparence, ils peuvent s'avérer extrêmement utiles, par exemple en cas de discussions sur l'interprétation de la législation en matière de TVA pour une entreprise donnée. La déclaration peut alors permettre de faire toute la clarté. L'administrateur général s'est montré enthousiaste à ce propos. Peut-être cette idée figurera-t-elle un jour dans une recommandation de notre commission.

Le rapporteur, M. Postema, conclut qu'en Belgique et aux Pays-Bas – et entre les différents pays – des initiatives ont déjà été prises et que des projets pilotes ont été lancés en vue d'une

komen van grenseffecten die het gevolg zijn van nationale fiscale wetgeving. Het is nu aan ons om na te gaan wat van die experimenten bestendig kan worden. Het resultaat van die denkoefening zou een plaats kunnen vinden in een aanbeveling van het Beneluxparlement later dit jaar. (*Applaus*)

De *voorzitter* dankt de heer Postema voor zijn verslag. Aangezien hij geen reacties vanuit de zaal hoort, beschouwt hij dit punt als gesloten.

Geweld tegen vrouwen

De *voorzitter* stelt voor de werkzaamheden voort te zetten tot 17.30 uur en geeft het woord aan mevrouw Creutz voor een tussentijds verslag.

Mevrouw *Patricia Creutz*, rapporteur, (B) brengt verslag uit van de laatste hoorzitting van de commissie Justitie op 8 februari. De aanbeveling is al aangenomen tijdens de vorige plenaire vergadering, maar de commissie moest nog de inbreng uit Luxemburg horen. Mevrouw Isabelle Schroeder van het *Ministère de l'Égalité des chances* legde er uit dat in Luxemburg de term “geweld tegen vrouwen” niet zo gebruikelijk is, men spreekt eerder over “gendergerelateerd geweld”. Het beleid kent een parallelle aanpak en de wetgeving is neutraal. Ook mannen zijn slachtoffer van gewelddaden. Mevrouw Schroeder gaf een overzicht van de wetgeving. Wetten zijn volgens haar noodzakelijk, maar ontoereikend. Het beleid zet in op preventie, opvoeding en sensibilisering. Gedragsverandering begint bij jongeren. Er wordt gewerkt met campagnes. Een bekende campagne over huiselijk geweld toont een logo van een huilend eendje. Dit is een symbool geworden in Luxemburg. Het is de moeite waard om die pagina te bezoeken. De campagne wil de aandacht vestigen op de gevolgen van huiselijk geweld voor slachtoffers, dader en de directe omgeving.

Dit is een zeer interessante benadering die de definitieve aanbeveling zal beïnvloeden, aldus mevrouw Creutz. De commissie zal ze uitwerken tegen de volgende plenaire vergadering. (*Applaus*)

meilleure gestion des effets frontaliers résultants de législations fiscales nationales. Il nous appartient à présent de voir si ces expériences doivent être pérennisées. Le résultat de cette réflexion pourrait être inscrit ultérieurement au cours de cette année dans une recommandation du Parlement Benelux. (*Applaudissements*)

Le *président* remercie M. Postema pour son rapport. Puisqu'il n'y a pas de réaction dans la salle, il considère ce point comme clôturé.

La violence envers les femmes

Le *président* propose de poursuivre les travaux jusqu'à 17h30 et cède la parole à Mme Creutz pour un rapport intermédiaire.

Mme *Patricia Creutz*, rapporteur, (B) fait rapport au sujet de la dernière audition de la commission de la Justice du 8 février. La recommandation a déjà été adoptée lors de la précédente session plénière mais la commission devait encore entendre la contribution du Luxembourg à ce sujet. Mme Isabelle Schroeder, du *Ministère de l'Égalité des chances*, a indiqué qu'au Luxembourg, l'expression “violence à l'égard des femmes” n'est guère usuelle et qu'on y parle plutôt de “violences liées au genre”. L'approche est la même au niveau politique et la législation est neutre. Des hommes aussi peuvent être victimes d'actes de violence. Mme Schroeder a fourni un aperçu de la législation. Les lois sont nécessaires à son estime mais elles sont insuffisantes. La politique mise sur la prévention, l'éducation et la sensibilisation. Les changements de comportement commencent chez les jeunes. L'on travaille au Luxembourg sur la base de campagnes. Une campagne très célèbre dans le domaine de la violence familiale comporte un logo représentant un caneton en pleurs. C'est devenu un symbole au Luxembourg. Il peut être utile de consulter cette page. La campagne vise à attirer l'attention sur les conséquences de la violence familiale pour les victimes, les auteurs et l'entourage immédiat.

Pour Mme Creutz, il s'agit d'une approche très intéressante qui influera directement sur la recommandation définitive que la commission rédigera d'ici à la prochaine session plénière. (*Applaudissements*)

De voorzitter stelt vast dat niemand wenst te reageren op dit puike verslag van mevrouw Creutz. We zullen nu luisteren naar drie rapporteurs die verslag zullen uitbrengen van vergaderingen die eerder dit jaar in de Baltische staten plaatsvonden.

Meeting of the Baltic Assembly Security and Defence Committee, Riga, 24-25 januari 2019

De heer *Martijn van Helvert*, rapporteur, (N) dacht er op weg naar hier aan dat Luxemburg zelfstandig is vanaf 1890, omdat Wilhelmina toen koningin werd en in Luxemburg een vrouw geen groothertog kon worden. Hij vraagt zich af of dat nog steeds in de wet staat. Dan gaat hij over naar het verslag over de vergadering van de commissie Veiligheid en Defensie van de Baltische Assemblee die hij samen met de heer Marc Hendrickx, voorzitter van de commissie Buitenlandse Zaken, en de secretaris, de heer Roeland Jansoone, bijwoonde.

Verschillende thema's kwamen aan bod, zoals de ontwikkelingen in de Baltische defensiesamenwerking, de gezamenlijke aanbestedingen op het gebied van defensie, het grens- en crisismanagement, de hybride dreigingen – voornamelijk vanuit Rusland – en de Baltische veiligheidsstrategie.

De Beneluxlanden verklaren vaak dat hun defensiesamenwerking een model is voor Europa, maar ook in de Baltische staten is het zelfvertrouwen over defensiesamenwerking zeer groot. Zij beweren dat die de meest geïntegreerde is in Europa.

Door de verhoogde defensiebudgetten in het Balticum is er meer ruimte voor grotere programma's. De defensie ministers ontmoeten elkaar viermaal per jaar. De samenwerking op het gebied van cyberveiligheid is een prioriteit. De delegatie heeft daar een voorbeeld aangehaald van Russische spionage in Nederland, waar vier spionnen een vergadering van OPCW probeerden af te luisteren.

Marc Hendrickx heeft als voorzitter van de commissie Buitenlandse Betrekkingen een uitzetting gegeven over de aanbevelingen van het Beneluxparlement uit 2013 en 2016 over de

Le *président* constate que personne ne souhaite réagir à cet excellent rapport de Mme Creutz.

Meeting of the Baltic Assembly Security and Defence Committee, Riga, 24-25 janvier 2019

M. *Martijn van Helvert*, rapporteur, (N) s'est souvenu sur le chemin vers le Luxembourg que ce dernier est indépendant depuis 1890 parce que c'est à cette époque que la reine Wilhelmine est devenue reine et qu'une femme ne pouvait devenir grande-duchesse au Luxembourg. Il se demande si cette interdiction figure toujours dans la loi. Il passe ensuite au rapport sur la réunion de la commission de la Sécurité et de la Défense de l'Assemblée balte à laquelle il a assisté avec M. Marc Hendrickx, président de la commission des Relations extérieures, et M. Roeland Jansoone, secrétaire.

Plusieurs thèmes ont été abordés, comme les développements intervenus dans la coopération balte en matière de défense, les adjudications communes dans le domaine de la défense, la gestion des frontières et des crises, les menaces hybrides – principalement en provenance de la Russie – et la stratégie balte en matière de sécurité.

Les pays du Benelux déclarent fréquemment que leur coopération en matière de défense constitue un modèle pour l'Europe mais la confiance dans la coopération en matière de défense est très grande aussi dans les États baltes qui la voient comme la plus intégrée en Europe.

L'augmentation des budgets de la défense dans les pays baltes a créé davantage de marge pour la mise en œuvre de programmes plus vastes. Les ministres de la Défense se rencontrent quatre fois par an. La coopération en matière de cybersécurité constitue une priorité. La délégation a évoqué le cas de quatre espions russes qui avaient essayé de procéder à l'écoute d'une réunion de l'OPCW.

En qualité de président de la commission des Relations extérieures, M. Marc Hendrickx a fait un exposé sur les recommandations du Parlement Benelux de 2013 et 2016 au sujet de la coopération

defensiesamenwerking. Naast Benesam is er het gemeenschappelijke trainingscentrum voor de paracommando's in Schaffen. Tevens heeft hij verwezen naar de operaties in de Baltische staten met inbreng van de Beneluxlanden. De Baltic Air Policing is besproken. Sinds 1998 nemen Belgische mijnenjagers deel aan multinationale ontminningsoperaties in de Baltische zee. Nederland en België werkten vorig jaar eveneens samen met de Baltische staten in het kader van de operatie BALTOPS, een operatie waar land-, zee- en luchtmacht de krachten bundelen in de Baltische Zee-regio.

De gemeenschappelijke aanbestedingen vergen een planning waar de regeringen veel energie in investeren. Daarover werden vragen gesteld. *Pooling & sharing* is actueler dan ooit. De Baltische staten wensen hun krachten te bundelen bij de aankoop van munitie, handgranaten, communicatie-uitrusting en cyberinstrumenten. De gemeenschappelijke aankopen zijn één zaak, maar het onderhoud van het aangekochte materiaal is een andere zaak. Beide samen geven tevens een *boost* aan de Baltische defensie-industrie en de tewerkstelling in deze sector. Dat zorgt ook voor extra werkgelegenheid en een draagvlak voor een hoger defensiebudget.

Vervolgens heeft de heer Van Helvert zelf een uiteenzetting gegeven in Riga, waarbij hij eerst gesproken heeft over de historische handelsrelaties tussen de lage landen en de Baltische staten, vooral de graanhandel. Zijn inbreng ging vooral over de militaire aanbestedingspraktijk. Er zijn de memoranda of understanding van 2018 aangaande de gezamenlijke vervanging van M-fregatten en mijnenjagers. Nederland zal het voortouw nemen bij de vervanging van de M-fregatten, terwijl België de vervanging van de mijnenjagers opvolgt. Er is de verkoop van Nederlandse luchtdoelradarsystemen aan België en het project waarbij Nederland vanaf 2020, samen met Luxemburg, de twee KDC-10-tankvliegtuigen zal vervangen door twee Airbus A330 MRTT-vliegtuigen. De communicatie over die aankopen is ingewikkeld, maar België en Nederland hebben een heel praktische oplossing daarvoor. Als de Belgische regering het Belgische Parlement informeert over militaire aankopen, bezorgt de Nederlandse regering gewoon de

en matière de défense. Outre l'accord de Benesam, il y a le centre commun de formation de para-commandos à Schaffen. Il a également évoqué les opérations dans les États baltes avec la participation des pays du Benelux. Il a été question aussi de la *Baltic Air Policing*. Depuis 1998, des dragueurs de mines belges participent à des opérations de déminage internationales dans la mer Baltique. L'an dernier, les Pays-Bas et la Belgique ont également coopéré avec les États baltes dans le cadre de l'opération BALTOPS, une opération conjointe de l'armée de terre, de la marine et de l'armée de l'air dans la région de la mer Baltique.

Les adjudications communes requièrent un planning auquel les gouvernements consacrent beaucoup d'énergie. Des questions ont été posées à ce sujet. Le *Pooling & sharing* est plus actuel que jamais. Les États baltes souhaitent conjuguer leurs forces dans le cadre de l'achat de munitions, de grenades, d'équipements de communication et de cyberinstruments. Les achats en commun sont une chose mais l'entretien du matériel acheté en est une autre. Les deux ensemble confèrent un *boost* à l'industrie de défense balte et à l'emploi dans ce secteur. Il en résulte des créations d'emplois et une assise pour un budget de la défense plus important.

Au cours d'un exposé qu'il a lui-même prononcé à Riga, M. Van Helvert a tout d'abord évoqué les relations commerciales historiques entre les Pays-Bas de l'époque et les États baltes, principalement pour le commerce des céréales. Mais il s'est essentiellement exprimé au sujet des achats militaires en commun. Il y a les mémorandums d'entente de 2018 concernant le remplacement commun de frégates M et de dragueur de mines. Les Pays-Bas prendront l'initiative concernant le remplacement des frégates M cependant que la Belgique assurera le suivi du remplacement des dragueurs de mines. Il y a la vente de radars de défense aérienne par les Pays-Bas à la Belgique et le projet dans le cadre duquel les Pays-Bas remplaceront, avec le Luxembourg, les deux avions de ravitaillement KDC-10 par deux Airbus A330 MRTT à partir de 2020. La communication au sujet de ces achats est complexe mais la Belgique et les Pays-Bas ont pour cela une solution très pratique. Si le gouvernement belge informe le Parlement belge au sujet

Belgische documenten aan het Nederlandse Parlement, en andersom.

De Baltische staten merken veel van het Russische beleid. Ze worden geconfronteerd met grote inmenging en dreiging. Onze samenwerking in EU- en NAVO-verband is dus echt noodzakelijk.

Het EU-defensiebeleid is in volle ontwikkeling, maar heeft nog een weg af te leggen. In dit verband is een parlementair toezicht op veiligheids- en defensiezaken op nationaal, interregionaal en Europees niveau heel belangrijk.

Ten slotte dankt de heer Van Helvert de heren Marc Hendrickx en Jansoone.

De *voorzitter* merkt terloops op dat Luxemburg onafhankelijk is sinds 1839, maar er was wel een persoonlijke unie met Nederland tot 1890.

Meeting of the Baltic Assembly Education, Science and Culture Committee, Tallinn, 8-9 februari 2019

Mevrouw *Sabine Vermeulen*, rapporteur, (B) kondigt alvast aan dat haar verslag wat saaier zal zijn dan het flamboyante verslag van de heer Van Helvert. Samen met de dames Maya Detiège en Patricia Creutz was zij op 7 en 8 februari 2019 in Tallinn. Daar werd door de commissie Onderwijs, Wetenschap en Cultuur van de Baltische assemblee een interessante conferentie georganiseerd over de erkenning van beroepskwalificaties, een thema dat ook in dit Beneluxparlement hoog op de agenda staat en waarvoor de drie delegatieleden een bijzondere interesse aan de dag leggen.

Tijdens het eerste deel van de conferentie werd de stand van zaken met betrekking tot de erkenning van diploma's in de Baltische staten toegelicht door vertegenwoordigers van de drie regeringen. Met enige trots konden de Benelux-delegatieleden vaststellen dat de automatische erkenning van hogere diploma's ook in het Baltische gebied sinds dit jaar een feit is en dat de Benelux hier als voorbeeld

d'achats militaires, le gouvernement néerlandais transmet tout simplement les documents belges au parlement néerlandais et inversement.

Les États baltes ressentent fortement les effets de la politique russe. Ils sont confrontés à une immixtion et une menace importantes. Notre coopération dans le cadre de l'UE et de l'OTAN est donc vraiment nécessaire.

La politique de défense de l'UE est en plein développement et il reste beaucoup à faire. À cet égard, un contrôle parlementaire sur les questions de sécurité et de défense revêt une grande importance aux niveaux national, interrégional et européen.

M. Van Helvert remercie enfin MM. Marc Hendrickx et Roel Jansoone.

Le *président* fait observer incidemment que le Luxembourg est indépendant depuis 1839 mais qu'il y a bien eu une union personnelle avec les Pays-Bas jusqu'en 1890.

Meeting of the Baltic Assembly Education, Science and Culture Committee, Tallinn, 8-9 février 2019

Mme *Sabine Vermeulen*, rapporteur, (B) annonce d'emblée que son rapport pourrait bien être un peu plus ennuyeux que le rapport flamboyant de M. Van Helvert. Elle était présente à Tallinn les 7 et 8 février 2019 avec Mmes Maya Detiège et Patricia Creutz. La commission de l'Enseignement, des Sciences et de la Culture y avait organisé une intéressante conférence sur la reconnaissance des qualifications professionnelles, un point qui occupe également une place importante à l'ordre du jour du Parlement Benelux et pour lesquels les trois membres de la délégation manifestent un intérêt particulier.

Un état de la situation concernant la reconnaissance des diplômes dans les États baltes a été présenté par des représentants des trois gouvernements au cours de la première partie de la conférence. Non sans une certaine fierté, les membres de la délégation Benelux ont pu constater que la reconnaissance automatique des diplômes de l'enseignement supérieur dans la région balte

heeft gefungeerd. Gezamenlijke vergaderingen van regionale assemblees waar goede praktijken worden uitgewisseld, hebben op die manier hun meerwaarde weer eens bewezen.

Er moet helaas ook worden vastgesteld dat er voor de erkenning van beroepskwalificaties nog heel wat werk aan de winkel is. Administratieve hindernissen moeten uit de weg worden geruimd, gemeenschappelijke normen moeten worden uitgelijnd en er moet voldoende vertrouwen heersen in het onderwijssysteem in de naburige staten.

Mevrouw Creutz verwees hierbij naar het belang van arbeidsmobiliteit in de Beneluxlanden, waar dagelijks meer dan 80 000 grensarbeiders actief zijn. Zo werken er ongeveer 40 000 Belgen in het Groothertogdom Luxemburg, terwijl ook een 30 000-tal Belgen de grens oversteken om in Nederland te gaan werken. Ook zijn er 11 000 Nederlanders en 1 000 Luxemburgers in België aan de slag. Als men het grensarbeidersverkeer binnen de Benelux optelt met dat naar en tussen Frankrijk en Duitsland, gaat het maar liefst om 380 000 personen. Er mogen gerust verschillen blijven bestaan, maar het kan wel heel nuttig zijn om elkaars diploma's te erkennen, zodat mensen op één arbeidsmarkt zo weinig mogelijk diploma-belemmeringen ervaren als ze over de grens willen werken.

Mevrouw Creutz verwees ook naar het colloquium over deze problematiek in het Parlement van de Duitstalige Gemeenschap in Eupen op 6 oktober 2017. Op die conferentie waarschuwden de ministers van Onderwijs voor overdreven enthousiaste verwachtingen, want er wacht nog heel wat technisch werk. Aldus mondde deze conferentie uit in een vrij bescheiden aanbeveling aan het comité van ministers, maar ook ambitieus op langere termijn.

Hoewel er nog geen formeel antwoord is op deze aanbeveling, hebben de bevoegde ministers in de Beneluxlanden reeds laten weten in te stemmen met de noodzaak van een algemene diploma-erkenning.

est devenue un fait cette année et que le Benelux a servi de modèle à cet égard. Des réunions communes des assemblées régionales au cours desquelles sont échangées de bonnes pratiques ont ainsi une fois de plus apporté la preuve de la valeur ajoutée qu'elles comportent.

Force a été de constater aussi qu'il reste beaucoup à faire dans le domaine de la reconnaissance des qualifications professionnelles. Il faut lever les entraves administratives et définir des normes communes et il faut une confiance suffisante dans le système éducatif des états voisins.

Mme Creutz a souligné à cet égard l'importance de la mobilité du travail dans les pays du Benelux, où 80 000 travailleurs frontaliers son quotidiennement à l'œuvre. Quelque 40 000 Belges travaillent au Grand-Duché de Luxembourg et 30 000 autres franchissent quotidiennement la frontière pour aller travailler aux Pays-Bas. Environ 11 000 Néerlandais et 1000 Luxembourgeois travaillent en Belgique. Si on ajoute le flux de travailleurs frontaliers dans le Benelux à celui vers et depuis la France et l'Allemagne, on arrive à pas moins de 380 000 personnes. Des différences peuvent subsister mais il peut s'avérer très utile de reconnaître mutuellement les diplômes afin de que les travailleurs désireux de travailler de l'autre côté de la frontière dans le cadre d'un marché de l'emploi unique rencontrent le moins possible de problèmes à ce niveau.

Mme Creutz s'est également référée au colloque organisé sur ce thème à Eupen, au Parlement de la communauté germanophone, le 6 octobre 2017. Lors de cette conférence, les ministres de l'Enseignement ont mis en garde contre un enthousiasme excessif dans la mesure où il restait beaucoup à faire sur le plan technique. Cette conférence a donné lieu à une recommandation au Comité de ministres très mesurée mais néanmoins ambitieuse à plus long terme.

Bien que cette recommandation n'ait pas encore donné lieu à une réponse formelle, les ministres de l'Enseignement des pays du Benelux ont d'ores et déjà admis la nécessité d'une reconnaissance générale des diplômes.

Tijdens de discussie in Tallinn gaf een vertegenwoordiger van de Nordic Council aan dat er in de Noordse staten een proefproject werd opgestart voor diploma's in de bouwsector. Dat deed denken aan de voorstelling die we eerder kregen, bij een bezoek aan Oost-België, van een opleiding tot *Automechtroniker*, waarbij Belgische, Nederlandse en Duitse studenten een opleiding volgen die uitmondt in een tri-diplomering, een diploma waarmee ze dus in die drie landen aan de slag kunnen.

Tevens werd aangedrongen op het feit dat het voor de Baltische werknemers ook erg belangrijk is dat hun diploma's en kwalificaties in de Noordse staten worden erkend, gelet op vraag en aanbod op beide arbeidsmarkten. Dat leraars van het ene land examen konden afnemen in een ander land, werd als een zeer interessante mogelijkheid genoteerd.

Tijdens een tweede deel van de conferentie werd gefocust op de noodzaak tot samenwerking tussen universiteiten en hogescholen en tot stroomlijning van de regelgeving om alle administratieve hindernissen weg te nemen bij de erkenning van hogere diploma's in de praktijk.

Mevrouw Detiège verwees hierbij naar enkele concrete voorbeelden van bestaande *Joint study programmes on bachelor, master and doctoral programmes for students* in de Beneluxlanden, meer bepaald naar de transnationale universiteit Limburg, een transnationale samenwerking tussen Maastricht University en de Universiteit Hasselt. Binnen deze samenwerking wordt onderwijs- en onderzoeksexpertise van beide universiteiten gebundeld. Zo zijn nieuwe opleidingen ontwikkeld, met interessante afstudeerrichtingen die gebaseerd zijn op de deskundigheid van de UHasselt en Maastricht University. Door de kruisbestuiving tussen beide universiteiten zijn ook innovatieve en interdisciplinaire onderzoekslijnen opgestart. De samenwerking speelt een belangrijke rol bij de versterking van de kennisinfrastructuur en bij de verdere transformatie van de Euregionale economie naar een kenniseconomie en naar een sterke regionale verankering van het universitaire onderwijs. Dat is belangrijk voor de Euregio, waar

Au cours de la discussion à Tallinn, un représentant du Conseil nordique a indiqué qu'un projet pilote a été lancé dans les États nordiques concernant les diplômés dans le secteur de la construction. Cela nous a rappelé la présentation à laquelle nous avons assisté précédemment à l'occasion d'une visite dans l'est de la Belgique, à propos d'une formation d'*Automecatronicien* qui permet à des étudiants belges, néerlandais et allemands de suivre une formation qui débouche sur un diplôme tri-national et les autorise donc à travailler dans trois pays.

Il a également été instamment souligné que la reconnaissance de leurs diplômes et qualifications dans les États nordiques est très importante pour les travailleurs baltes, eu égard à la demande et l'offre sur les deux marchés de l'emploi. Le fait que des enseignants d'un pays puissent faire passer des examens dans un autre pays a été considérée comme une possibilité très intéressante.

Au cours de la deuxième moitié de la conférence, l'accent a été mis sur la nécessité d'une coopération entre les universités et les écoles supérieures et d'une harmonisation des règles dans le but de lever dans la pratique toutes les entraves administratives à la reconnaissance des diplômes de l'enseignement supérieur.

Mme Detiège a évoqué quelques exemples concrets de *Joint study programmes on bachelor, master and doctoral programmes for students* dans les pays du Benelux, et plus particulièrement l'université transnationale du Limbourg, une coopération transnationale entre les universités de Maastricht et de Hasselt. Dans le cadre de cette coopération, les deux universités conjuguent leur expertise en matière d'enseignement et de recherche. De nouvelles formations ont ainsi été développées, avec des orientations finales fondées sur l'expertise des universités de Hasselt et de Maastricht. Grâce à l'interaction entre les deux universités, des lignes de recherche innovantes et interdisciplinaires ont également été mises en place. La coopération jouera un rôle important dans le renforcement de l'infrastructure du savoir et de la poursuite de la transformation de l'économie eurégionale en une économie du savoir et en un ancrage régional fort de l'enseignement universitaire. C'est important pour l'eurogion où – sous l'effet de l'intensité

– door de groeiende maatschappelijke kennisintensiteit – de vraag naar academisch opgeleiden nog steeds stijgt.

Mevrouw Detiège verwees ook naar de vele voorbeelden van gezamenlijke opleidingen die binnen België zelf bestaan, waarbij de taal niet noodzakelijk een barrière hoeft te vormen. Ze verwees naar de bi-diplomeringstrajecten tussen Thomas More Mechelen en de partnerschool HELHa in Doornik en de bi-diplomeringsprojecten Kulak/UCL Mons. Tot slot verwees zij nog naar een veel ruimer samenwerkingsproject in Luxemburg, met name l'Université de la Grande Région, en gelijkaardige projecten tussen de universiteiten van het Franse Lille, Wallonië en Vlaanderen.

Het debat gaf nogmaals aan dat al deze mooie voorbeelden navolging vereisen in een bredere context binnen de Europese unie. De Beneluxsamenwerking met de Baltic Assembly en de Nordic Council, met uitwisseling van best practices, kunnen hierbij ongetwijfeld een meerwaarde vormen. Het vertrouwen, gebaseerd op gemeenschappelijke kwaliteitsstandaarden en afspraken over kwaliteitscontrole, vormt de basis om rond dit onderwerp ook op Europees niveau verder samen te werken en te komen tot een Europese Hoger Onderwijsruimte. *(Applaus)*

Joint meeting of the Economics, Energy and Innovation Committee and the Natural Resources and Environment Committee of the Baltic Assembly, Riga, 14-15 februari 2019

De heer *Willem Draps*, rapporteur, (B) woonde met de heer *Jef Van den Bergh*, samen met commissiesecretaris *Joris Van Den Bossche*, deze vergadering in Riga bij. Sommige punten op de agenda komen ook op onze agenda's voor, andere zijn heel verschillend. De Baltische staten, onafhankelijk sinds bijna 30 jaar, moeten rekening blijven houden met de gevolgen van het verleden wat de verhoudingen met de Russische Federatie betreft. Dat is het geval voor de meeste thema's die behandeld werden.

(Voorzitter: mevrouw Patricia Creutz)

croissante du savoir dans la société – la demande d'universitaires continue d'augmenter.

Mme Detiège a également cité les nombreux exemples de formations communes qui existent en Belgique et pour lesquelles les langues ne constituent pas nécessairement une barrière. Elle a évoqué les trajets vers l'acquisition d'un bi-diplôme organisé entre les écoles Thomas More à Malines et HELHa à Tournai et la co-diplomation Kulak/UCL Mons. Enfin, elle a également cité un projet de coopération beaucoup plus large encore au Luxembourg, entre l'Université de la Grande Région et des projets analogues entre les universités de Lille en France, la Wallonie et la Flandre.

Le débat a montré une fois de plus que tous ces exemples demandent un suivi dans un contexte plus large au sein de l'Union européenne. La coopération Benelux avec l'Assemblée balte et le Conseil nordique, avec l'échange de bonnes pratiques, peut incontestablement apporter à cet égard une plus-value. La confiance, fondée sur des standards de qualité et des accords au sujet du contrôle de la qualité, constitue la base qui permettra de poursuivre la coopération dans ce domaine au niveau européen et d'en arriver à un espace d'enseignement supérieur européen. *(Applaudissements)*

Joint meeting of the Economics, Energy and Innovation Committee and the Natural Resources and Environment Committee of the Baltic Assembly, Riga, 14-15 février 2019

M. *Willem Draps*, rapporteur, (B) a assisté à cette réunion à Riga avec M. *Jef Van den Bergh* et le secrétaire de commission, M. *Joris Van Den Bossche*. Certains points de l'ordre du jour figurent également à notre propre ordre du jour alors que d'autres sont très différents. Les États baltes, qui sont indépendants depuis près de trente ans, doivent continuer à tenir compte des conséquences du passé en ce qui concerne leurs relations avec la fédération de Russie. C'est le cas pour la majorité des thèmes qui ont été traités.

(Présidence: Mme Patricia Creutz)

Het eerste debat betrof de gemeenschappelijke gasmarkt van de Baltische landen. Dat is nog niet gerealiseerd omdat hun gasnetwerk nog altijd naar Rusland is georiënteerd.

Dat geldt nog meer voor het creëren van een gemeenschappelijke elektriciteitsmarkt. Voor de netten verbonden kunnen worden, moet de frequentie van het elektriciteitsnetwerk nog gesynchroniseerd worden met dat van continentaal Europa. De technische normen van de netten die gevoed worden vanuit Rusland, zijn niet compatibel met de Poolse. Dat schept een geopolitiek probleem vanwege de onvoorspelbaarheid van Rusland, zoals de Krimcrisis heeft aangetoond.

(Voorzitter: Gusty Graas)

Het derde thema, waarover al lang wordt gesproken, is de creatie van een Rail Baltica, een treinverbinding tussen de drie Baltische landen. Nu zijn er geen rechtstreekse verbindingen tussen Riga en Vilnius en Riga en Tallinn. De heer Jef Van den Bergh benadrukte dat zowel de Baltische Assemblee als het Beneluxparlement veel belang hechten aan de ontwikkeling van transnationale Europese vervoersnetwerken. Beide assemblees kunnen uit elkaars ervaringen lessen trekken voor hun eigen beleid. Het spoorwegproject Rail Baltica heeft ook rechtstreeks implicaties voor het spoorwegnetwerk van de landen van de Benelux, in het bijzonder voor het vrachtvervoer. De mogelijkheid om de Baltische landen en Polen te verbinden met de Noordzeehavens is een belangrijke doelstelling.

Het vierde thema waren de prioriteiten van de Baltische landen in het kader van de vaststelling van het Financieel Meerjarenkader van de Europese Unie. Ze wensen een voortzetting van de directe betalingen in het kader van het gemeenschappelijk landbouwbeleid van de Europese Unie, een matiging van de beperking van de toelagen in de context van het cohesiebeleid, de bevordering van de interconnectiviteit binnen de Europese Unie op het vlak van spoorwegen, elektriciteit en gas, de uitbouw van een nieuwe kaderprogramma voor

Le premier débat portait sur le marché commun du gaz dans les États baltes, un marché qui n'a pas encore vu le jour parce que le réseau gazier reste axé sur la Russie.

C'est davantage encore le cas pour la création d'un marché commun de l'électricité. Une connexion entre les réseaux requiert la synchronisation de la fréquence du réseau électrique avec celle du réseau de l'Europe continentale. Les normes techniques des réseaux, qui sont alimentés par la Russie, ne sont pas compatibles avec les normes polonaises. Il en résulte un problème géopolitique en raison de l'imprévisibilité de la Russie, comme l'a montré la crise en Crimée.

(Présidence: M. Gusty Graas)

Le troisième thème, dont il est question depuis longtemps déjà, est la création d'un Rail Baltica, une liaison ferroviaire entre les trois États baltes. Il n'existe actuellement pas de liaison directe entre Riga et Vilnius ni entre Riga et Tallinn. M. Jef Van den Bergh a souligné que l'Assemblée balte, comme le Parlement Benelux, attache une grande importance au développement de réseaux de transport européens transnationaux. Les deux assemblees entendent tirer les enseignements de leur expérience respective au bénéfice de leur propre politique. Le projet ferroviaire Rail Baltica a également des implications directes pour le réseau ferroviaire des pays du Benelux, en particulier dans le domaine du transport de marchandises. La possibilité de relier les États baltes et la Pologne avec les ports de la mer du Nord constitue un objectif important.

Le quatrième thème concernait les priorités des pays baltes dans le contexte du cadre financier pluriannuel de l'Union européenne. Les États baltes souhaitent la poursuite des paiements directs dans le cadre de la politique agricole commune de l'Union européenne, une modération de la limitation des subventions dans le contexte de la politique de cohésion, la promotion de l'interconnectivité au sein de l'Union européenne dans le domaine des chemins de fer, de l'électricité et du gaz, le développement d'un nouveau programme-cadre pour

onderzoek en ontwikkeling, maar ze wensen geen steun voor de toekenning van bijkomende eigen financiële middelen aan de Europese Unie.

Bij het laatste thema werd gesproken over toekomstige ontwikkelingen van ons mobiliteits-systeem: duurzame mobiliteit, intelligente vervoers-systemen en de eengemaakte kilometerheffing. Dit zijn zaken die aansluiten bij aanbevelingen die in het Beneluxparlement werden aangenomen, zoals grensoverschrijdende spoorwegverbindingen in de Benelux en Noordrijn-Westfalen en onze recente aanbeveling met betrekking tot zelfrijdende auto's. *(Applaus)*

De rekeningen voor het dienstjaar 2018

Mevrouw *Sabine Vemeulen* (B), rapporteur namens de verificateurs, brengt dit verslag vanop haar bank, aangezien ze heel wat tabellen met cijfergegevens te overlopen heeft. Uitgebreid hoeft haar verslag niet te zijn, want de revisor heeft in zijn auditverslag aangegeven dat de rekeningen eerlijk en betrouwbaar zijn en berusten op adequate bewijsstukken. Hij noemt de rekeningen verder in alle opzichten voldoende om te oordelen dat de uitgaven en inkomsten in het licht van het financieel reglement van de Raad regelmatig zijn.

Daar sluit mevrouw Vermeulen zich als verificateur volledig bij aan. Ze geeft nog mee dat de rekeningen voor het eerst werden gemaakt in een nieuw schema. Dit schema maakt een uitgebreidere rapportering mogelijk, waardoor men kan zien wat iets effectief gekost heeft. Zo weten we daardoor wat de plenaire vergaderingen kosten, terwijl dat vroeger in één omvattend pakket zat.

Hierna overloopt mevrouw Vermeulen één voor één de verschillende artikels.

Dank zij het nieuwe schema is artikel 1, dat gaat over de plenaire vergaderingen van de Assemblee, voortaan veel meer in detail te lezen, met de vergoedingen van de leden, het permanent-secretariaat, het vergadergebonden personeel en met de vergaderstukken en de overige organisatiekosten. Uit dit artikel blijkt ook dat de drie plenaire

la recherche et le développement. En revanche, ils ne souhaitent pas d'aide pour l'attribution de moyens financiers propres supplémentaires à l'Union européenne.

Dans le cadre du dernier thème, il a été question des futurs développements de notre système de mobilité: mobilité durable, système de transport intelligent et taxe kilométrique unifiée. Il s'agit là de dossiers qui font suite à des recommandations adoptées par le Parlement Benelux concernant entre autres les liaisons ferroviaires transfrontalières dans le Benelux et en Rhénanie du Nord-Westphalie et à notre récente recommandation relative aux voitures autonomes. *(Applaudissements)*

Les comptes de l'exercice 2018

Mme *Sabine Vemeulen*, rapporteur, au nom des vérificateurs, (B) présentera son rapport depuis son banc étant donné qu'elle devra parcourir de nombreux tableaux assortis de chiffre. Son rapport pourra être bref car le réviseur a indiqué dans son rapport d'audit que les comptes sont honnêtes et fiables et sont étayés au moyen des documents probants requis. Il estime que pour le surplus, les comptes sont satisfaisants à tous égards et lui permettent de considérer que les dépenses et les recettes sont en ordre au regard du règlement financier.

En tant que vérificatrice, Mme Vermeulen se rallie pleinement à ces propos. Elle ajoute que les comptes ont été établis pour la première fois selon un nouveau schéma. Ce schéma permet un rapport plus circonstancié de sorte que l'on peut constater le coût effectif d'un élément. Nous savons ainsi ce que coûtent les sessions plénières alors que ces éléments faisaient précédemment partie d'un ensemble global.

Mme Vermeulen passe ensuite en revue chacun des articles.

Grâce au nouveau schéma, l'article 1, qui traite des séances plénières de l'assemblée, comporte beaucoup plus de détails, et mentionne les indemnités des membres, du secrétariat permanent, du personnel lié aux réunions ainsi que les documents relatifs aux réunions et les autres frais d'organisation. Il ressort également de cet article que les trois

vergaderingen van 2018, die plaatshadden in Den Haag, een succes waren: telkens namen ongeveer veertig leden deel.

Artikel 2 gaat over de vergaderingen van het Bureau, het Permanent Comité en de commissies. Het valt op dat er in 2018 beduidend minder leden aanwezig waren bij de commissievergaderingen dan het jaar ervoor. Er waren ook minder werkbezoeken. De rapporteur doet een oproep om commissievergaderingen zoveel mogelijk bij te wonen. Alleen zo kan onze assemblee blijven excelleren in inhoudelijke werkzaamheden.

Artikel 3 gaat over de conferenties, colloquia en seminaries. Hier vermeldt mevrouw Vermeulen graag het Jongerenparlement van 2 en 3 oktober en de conferentie in Groningen van 18 tot 20 oktober. Er waren daarnaast ook vijf zendingen het voorbije jaar: drie naar Vilnius, één naar Londen en één naar Oslo. Die vindt men in artikel 4.

Het overschot op artikel 5 wordt overgedragen naar 2019 en zal dienen voor de organisatie van fractiedagen en voor de werking van de politieke fracties in het algemeen.

Artikel 6 gaat over de personeelskosten voor het permanent secretariaat, zowel de loonkosten als de functionele vergoedingen. Een herschikking van het personeel leidt hier tot een kleine verhoging.

Artikel 7 gaat over de forfaitaire kostenvergoedingen voor de leden en het personeel. De leden krijgen hun vergoeding voor onkosten op het einde van het jaar enkel als ze minstens de helft van de vergaderingen hebben bijgewoond. Een grotere betrokkenheid bij de werkzaamheden van het Beneluxparlement wordt op die manier gehonoreerd.

De werkingskosten uit artikel 8 vielen in 2018 lager uit dan oorspronkelijk begroot, wat te maken heeft met het feit dat geen dure aankopen werden gedaan, zoals informaticamateriaal, en met het feit dat er geen papieren verzendingen meer gebeuren sinds alle documenten in de cloud te vinden zijn. De begroting voor 2019 zal in die zin worden aangepast.

sessions plénières de 2018, qui se sont tenues à La Haye, ont été un succès: environ 40 membres y ont participé à chaque fois.

L'article 2 concerne les réunions du Bureau, du Comité permanent et des commissions. L'on observe qu'en 2018, en comparaison de l'année précédente, les membres ont été nettement moins nombreux à assister aux réunions de commissions. Il y a également eu moins de visites de travail. Le rapporteur appelle à assister dans toute la mesure du possible aux réunions de commissions. C'est la seule manière pour notre assemblée de continuer à exceller dans ses activités au contenu substantiel.

L'article 3 a trait aux conférences, colloques et séminaires. Mme Vermeulen se plaît à citer le Parlement des jeunes des 2 et 3 octobre et la conférence de Groningue du 18 au 20 octobre. Il y a par ailleurs eu l'an dernier des missions au nombre de 5: 3 à Vilnius, 1 à Londres et 1 à Oslo. Cela fait l'objet de l'article 4.

Le surplus de l'article 5 est reporté à 2019 et servira à l'organisation des journées de groupe et au fonctionnement des groupes politiques en général.

L'article 6 a trait aux frais de personnel du secrétariat permanent, qu'il s'agisse des rémunérations ou des indemnités fonctionnelles. Une réorganisation du personnel s'est traduite en l'espèce par une légère augmentation.

L'article 7 concerne les indemnités forfaitaires des membres et du personnel. Les membres touchent leur indemnité de frais à la fin de l'année, pour autant qu'ils aient participé à au moins la moitié des réunions. C'est une manière d'honorer la participation aux travaux du Parlement Benelux.

Les frais de fonctionnement pour 2018, à l'article 8, ont été moins élevés qu'initialement budgété parce qu'il n'a pas été procédé à des achats onéreux, comme du matériel informatique, et aussi parce qu'il est plus procédé à l'envoi de documents papier depuis que l'ensemble des documents peuvent être consultés sur le *cloud*. Le budget de 2019 sera adapté en ce sens.

Tot slot zijn er nog de relatiegeschenken, representatiekosten en diverse uitgaven in de artikels 9 en 10. (*Applaus*)

De *voorzitter* dankt de rapporteur voor haar gedetailleerde overzicht van de rekeningen. Hij stelt vast dat niemand hier opmerkingen of vragen bij heeft.

Neerlegging van de antwoorden van de regeringen op vroeger aangenomen aanbevelingen

De *voorzitter* geeft de heer Antoine het woord voor het laatste punt van de agenda.

De heer *Thomas Antoine*, secretaris-generaal van de Benelux Unie, heeft het genoegen om vier antwoorden van het Comité van Ministers op aanbevelingen van de Parlementaire Assemblee van de Benelux te kunnen neerleggen. Ze hebben betrekking op de politiesamenwerking in de drie lidstaten van de Benelux inzake de grensoverschrijdende drugsproblematiek, op de Benelux-samenwerking op het gebied van het management van incidenten rond voedselveiligheid, gevolg gevend aan de fipronilcrisis, op de gevolgen van de Brexit voor de Benelux, en op de weesgeneesmiddelen.

De heer *Thomas Antoine*, secretaris-generaal van de Benelux Unie, legt de antwoorden van de regeringen neer bij de *voorzitter*. (*Applaus*)

De *voorzitter* dankt de heer Thomas Antoine. Daarmee is de agenda afgewerkt. Hij heeft nog twee praktische mededelingen met betrekking tot de groepsfoto en het diner en wijst er nogmaals op dat de vergadering van zaterdag om 10 uur stipt zal aanvangen, omdat de heer Asselborn een drukke agenda heeft.

De vergadering wordt gesloten om 17.39 uur.

Plenaire vergadering van zaterdag 23 maart 2019

Opening van de zitting

De *voorzitter*, de heer *Gusty Graas* (L), opent de vergadering om 10.00 uur in de *Chambre des Députés* van het Groothertogdom Luxemburg. Hij verwelkomt in het bijzonder de twee eregasten, de heer Jean Asselborn, Luxemburgs minister van

Il reste enfin les cadeaux relationnels, les frais de représentation et les dépenses diverses aux articles 9 et 10. (*Applaudissements*)

Le *président* remercie le rapporteur pour l'aperçu détaillé des comptes. Il constate que personne ne souhaite formuler d'observations ni de questions.

Dépôt de réponses des gouvernements à des recommandations antérieures

Le *président* donne la parole à M. Antoine pour le dernier point de l'ordre du jour.

M. *Thomas Antoine*, secrétaire général de l'Union Benelux, a le plaisir de déposer 4 réponses du Comité de ministres à des recommandations de l'Assemblée Interparlementaire Benelux. Elles ont trait à la coopération policière dans les trois États membres du Benelux dans le domaine du problème transfrontalier de la drogue, à la coopération Benelux dans le domaine de la gestion d'incidents touchant à la sécurité alimentaire à la suite de la crise du fipronil, aux conséquences du Brexit pour le Benelux et aux médicaments orphelins.

M. *Thomas Antoine*, secrétaire général de l'Union Benelux remet les réponses des gouvernements au *président*. (*Applaudissements*)

Le *président* remercie M. Thomas Antoine. L'ordre du jour est ainsi épuisé. Il lui reste encore à faire deux communications pratiques concernant la photo de groupe et le dîner et à rappeler une fois encore que la réunion de samedi commencera à 10h précises, M. Asselborn ayant un agenda chargé.

La séance est levée à 17h39.

Séance plénière du samedi 23 mars 2019

Ouverture de la séance

Le président, M. *Gusty Graas* (L), ouvre la séance à 10h en la *Chambre des Députés* du Grand-Duché de Luxembourg. Il souhaite plus particulièrement la bienvenue aux deux invités d'honneur, M. Jean Asselborn, ministre luxembourgeois des Affaires

Buitenlandse Zaken en de heer François Bellot, Belgisch minister van Mobiliteit. De heer Asselborn krijgt meteen het woord, hij kan maar blijven tot 10.30 uur. De voorzitter onderstreept dat minister Asselborn de eerste in rang is bij de ministers van Buitenlandse Zaken op het niveau van de Europese Unie.

De heer *Jean Asselborn*, Luxemburgs minister van Buitenlandse en Europese Zaken en voorzitter van het Comité van Ministers van de Benelux Unie, voelt zich zeer vereerd hier aanwezig te zijn. Jammer genoeg is zijn tijd erg beperkt. Suggesties of vragen over de Brexit kan hij meteen beantwoorden, maar op de wat ingewikkelder vragen zal schriftelijk worden geantwoord.

minister Asselborn biedt alle Nederlandse collega's zijn oprechte deelneming aan naar aanleiding van de vreselijke aanslag in Utrecht op 18 maart. Zijn gedachten zijn bij de nabestaanden en de gewonden. Hij hoopt dat de solidariteit en de waarden die in acht genomen worden op Beneluxniveau, ons kunnen helpen het hoofd te bieden aan de bedreiging van onze veiligheid.

Voor de derde keer sinds de inwerkingtreding van het nieuwe Beneluxverdrag in 2012 neemt Luxemburg het voorzitterschap waar van het Comité van Ministers van de Benelux Unie. Het Groothertogdom zal zijn troeven – betrouwbaarheid, dynamisme en openheid – inzetten in dienst van de Benelux. Het gaat erom te luisteren naar de burgers, de ondernemingen te ondersteunen en te handelen in het algemeen belang van de drie Beneluxlanden.

De Interparlementaire Beneluxraad staat symbool voor de nauwe samenwerking binnen de Benelux. Daar wordt gezocht naar grensoverschrijdende oplossingen voor problemen die de burgers van de drie landen aanbelangen. minister Asselborn wenst zijn landgenoot Gusty Graas, die dit belangrijke gremium twee jaar zal voorzitten, evenals beide ondervoorzitters, alle succes toe. Hij dankt de heer André Postema voor de efficiënte wijze waarop hij de vorige twee jaar de Assemblée geleid heeft.

Het is traditie dat het voorzitterschap in functie de resultaten van het vorige jaar voorstelt. Van

étrangères, et M. François Bellot, ministre belge de la Mobilité. M. Asselborn recevra la parole d'emblée car il ne peut rester que jusqu'à 10h30. Le président souligne que le ministre Asselborn occupe le premier rang parmi les ministres des Affaires étrangères au niveau de l'Union européenne.

M. *Jean Asselborn*, ministre luxembourgeois des Affaires étrangères et européennes et président du Comité de ministres Benelux, se dit honoré d'être reçu ici aujourd'hui. Il ne dispose hélas pas de beaucoup de temps. Il répondra immédiatement à des observations ou des questions des membres au sujet du Brexit mais les questions un peu plus complexes feront l'objet d'une réponse écrite.

Le ministre Asselborn adresse aux membres néerlandais ses plus sincères condoléances à la suite du terrible attentat perpétré à Utrecht le 18 mars. Ses pensées vont aux proches et aux blessés. Il forme le vœu que la solidarité et les valeurs observées au niveau du Benelux puissent nous aider à faire face aux menaces qui pèsent sur notre sécurité.

Pour la troisième fois depuis l'entrée en vigueur, en 2012, du nouveau traité Benelux, le Luxembourg exerce la présidence du Comité de ministres de l'Union Benelux. Le Grand-Duché mettra en œuvre au service du Benelux les atouts qui sont les siens, la fiabilité, le dynamisme et l'ouverture. Il faut être à l'écoute des citoyens, soutenir les entreprises et agir dans l'intérêt général des trois pays du Benelux.

L'Assemblée Interparlementaire Benelux symbolise l'étroite coopération qui existe au sein du Benelux. On y recherche des solutions transfrontalières à des problèmes qui concernent les citoyens des trois pays. Le ministre souhaite plein succès à son compatriote Gusty Graas qui présidera cette importante assemblée pendant deux ans, ainsi qu'aux deux vice-présidents. Il remercie M. André Postema pour l'efficacité avec laquelle il a dirigé l'assemblée lors des deux années écoulées.

Il est de tradition que la présidence en fonction présente les résultats de l'année précédente. Le

deze gelegenheid wil de minister gebruikmaken om België te danken voor zijn werk aan het hoofd van de Benelux in 2018.

Duurzame ontwikkeling, digitalisering en veiligheid waren de belangrijkste thema's van onze samenwerking tijdens het voorbije jaar. De 60^e verjaardag van het Beneluxverdrag werd gevierd in aanwezigheid van de drie staatshoofden. Naar aanleiding hiervan werd een Benelux Jongerenparlement samengeroepen. Het Luxemburgse voorzitterschap wil graag de organisatie van een nieuwe zitting van dit Jongerenparlement dit jaar faciliteren.

In 2018 werden heel wat initiatieven genomen om de samenwerking tussen de drie landen te verbeteren. De ministers bevoegd voor hoger onderwijs hebben beslist het principe van de automatische erkenning van de diploma's en graden van het hoger onderwijs uit te breiden. Voor het eerst hebben de drie landen samen *Lean & Green Awards* uitgereikt aan bedrijven die hun CO₂-uitstoot reduceren. De Benelux heeft een proefproject opgestart voor de elektronische vrachtbrief. Het Belgisch voorzitterschap heeft op 19 juni een Beneluxrapport bezorgd aan de Europese Commissie over de "Territoriale leveringsbeperkingen in de detailhandel in België, Nederland en Luxemburg", een dossier dat de Luxemburgers na aan het hart ligt. Het werd ook besproken tijdens de Europese conferentie over de detailhandel in Europa. Een grote vooruitgang was de ondertekening van het nieuwe politieverdrag dat de grensoverschrijdende vervolging gemakkelijker zal maken en onderzoeksbevoegdheden van de politiediensten in de Benelux uitbreidt. In het kader van het verdrag van Luik hebben de inspectiediensten van de Benelux drie controles uitgevoerd op het wegtransport. Het delen van kennis en best practices is zeer belangrijk in deze sector. Er werd een readmissieprotocol ondertekend met Armenië en met Oekraïne. De ministers van Buitenlandse Zaken van de drie landen bezochten in september Bosnië-Herzegovina, dat onze landen willen begeleiden op de moeilijke weg naar hervormingen. De directeurs Politiek brachten gezamenlijke bezoeken aan Mali en Niger in april en aan Oekraïne in september. Ten slotte werden stappen gezet om een nauwere samenwerking met Frankrijk uit te bouwen. In december werd een ministeriële intentieverklaring ondertekend, waardoor de Benelux Unie en Frankrijk een nieuw elan willen geven aan hun

ministre tient à saisir l'occasion pour remercier la Belgique pour le travail effectué à la tête du Benelux en 2018.

Développement durable, numérisation et sécurité ont été les thèmes essentiels de notre coopération au cours de l'année écoulée. Le soixantième anniversaire du Traité Benelux a été célébré en présence des trois chefs d'État. Un parlement Benelux des jeunes a été constitué dans la foulée. La présidence luxembourgeoise se fera un plaisir de contribuer cette année à l'organisation d'une nouvelle session de ce parlement des jeunes.

De nombreuses initiatives ont été prises en 2018 pour améliorer la coopération entre les trois pays. Les ministres en charge de l'enseignement supérieur ont décidé d'élargir le principe de la reconnaissance automatique des diplômes et des grades de l'enseignement supérieur. Pour la première fois, les trois pays ont décerné ensemble des *Lean & Green Awards* aux entreprises qui réduisent leurs émissions de CO₂. Le Benelux a lancé un projet pilote concernant la lettre de voiture. La présidence belge a transmis le 19 juin à la Commission européenne un rapport Benelux sur les "Restrictions territoriales à la fourniture dans le commerce de détail en Belgique, aux Pays-Bas et au Luxembourg", un dossier très important aux yeux des Luxembourgeois. Ce rapport a également été discuté lors de la conférence européenne sur le commerce de détail en Europe. La signature du nouveau traité de coopération entre les services de police, qui facilite les poursuites transfrontalières et étend les compétences d'enquête des services de police dans le Benelux, a constitué une avancée importante. Dans le cadre du traité de Liège, les services d'inspection du Benelux ont procédé à trois contrôles dans le domaine du transport routier. Le partage de connaissances et l'échange de bonnes pratiques revêt une très grande importance dans ce secteur. Il a été procédé à la signature d'un protocole de réadmission avec l'Arménie et l'Ukraine. Les ministres des Affaires étrangères des trois pays se sont rendus en septembre en Bosnie-Herzégovine, un pays que nos pays se proposent d'accompagner sur le difficile chemin des réformes. Les directeurs Politique se sont rendus ensemble au Mali et au Niger en avril et en Ukraine en septembre. Enfin, des démarches ont été entreprises en vue d'intensifier la coopération avec la France.

grensoverschrijdende samenwerking, vooral op het vlak van economische ontwikkeling, duurzame ontwikkeling, innovatie, digitalisering en cultuur. Deze lijst van concrete acties is niet exhaustief. De details staan in het jaarlijks rapport en het rapport over het buitenlands beleid, die weldra zullen worden bezorgd.

De Interparlementaire Beneluxraad heeft ook niet op zijn lauweren gerust. Meer dan 200 aanbevelingen en schriftelijke vragen werden aan het Comité van Ministers bezorgd sinds 1997, waarvan 11 in 2018. Vier antwoorden van het Comité van Ministers op aanbevelingen worden tijdens deze zitting neergelegd.

Vervolgens snijdt minister Asselborn de Brexit aan. Dit onderwerp, waarover de Beneluxlanden al drie jaar overleggen, kwam donderdag aan bod op de Europese Raad, die om een ongecontroleerd vertrek van het UK te vermijden, de periode van artikel 50 verlengde tot 22 mei, op voorwaarde dat het Lagerhuis volgende week het akkoord goedkeurt. Anders loopt het uitstel tot 12 april. De drie Beneluxlanden werken samen om de invloed van de Brexit op de bedrijven zo veel mogelijk te beperken. Ook de direct betrokken 3,5 miljoen burgers, waarvan 200 000 Beneluxonderdanen, hebben nood aan duidelijkheid. Iedereen hoopt dat de voordelen van de eenheidsmarkt behouden blijven, maar de keuze van het UK om de EU te verlaten, betekent dat het, als derde land, niet meer van dezelfde voordelen kan genieten als een lidstaat. We blijven eensgezind de integriteit van de eenheidsmarkt, de beslissingsautonomie van de EU en de eerlijke concurrentie verzekeren, maar zijn voorstander van een nauw en globaal partnerschap met het Verenigd Koninkrijk na zijn vertrek.

De Europese Unie maakt een vrij moeilijke periode door. Het multilateralisme wordt ter discussie gesteld, het populisme wint terrein en het idee van de rechtstaat wordt hier en daar gecontesteerd. Bovendien vormt de klimaatwijziging een steeds grotere uitdaging. De Benelux heeft een rol te spelen in die context. Het model Benelux, in zekere zin een voorloper van de Europese Unie, is

Par la signature, en décembre, d'une déclaration d'intention au niveau ministériel, l'Union Benelux et la France entendent donner un nouvel élan à leur coopération transfrontalière, plus particulièrement dans les domaines du développement économique, du développement durable, de l'innovation, de la numérisation et de la culture. Cette liste d'actions concrètes n'est pas exhaustive. Les détails figurent dans le rapport annuel et dans le rapport sur la politique étrangère qui seront communiqués sous peu.

L'Assemblée Interparlementaire Benelux ne s'est pas davantage reposée sur ses lauriers. Plus de 200 recommandations et questions écrites ont été adressées au Comité des ministres depuis 1997, dont onze en 2018. Quatre réponses du Comité de ministres à des recommandations ont été déposées au cours de cette session.

Le ministre Asselborn aborde ensuite le dossier du Brexit. Ce sujet, à propos duquel les pays du Benelux se concertent depuis déjà trois ans, a été évoqué jeudi au Conseil européen. Pour éviter un départ incontrôlé du RU, le Conseil a prolongé jusqu'aux 22 mai la période de l'article 50, à condition que la Chambre des Communes approuve l'accord la semaine prochaine. Sinon, le délai courra jusqu'au 12 avril. Les trois pays du Benelux s'emploient ensemble à limiter autant que possible les conséquences du Brexit pour les entreprises. De même, les 3,5 millions de citoyens, dont 200 000 ressortissants des pays du Benelux, ont besoin de certitude. Chacun espère que les avantages du marché unique seront conservés mais la décision du RU de quitter l'UE signifie qu'en tant que pays tiers, il ne jouira plus des mêmes avantages qu'un État membre. Nous continuons unanimement à préserver l'intégrité du marché unique, l'autonomie décisionnelle de l'UE et la concurrence loyale mais nous sommes partisans d'un partenariat étroit et global avec le Royaume-Uni après le départ de celui-ci.

L'Union européenne a connu une période très difficile. Le multilatéralisme est remis en question, le populisme gagne du terrain et le principe de l'État de droit est contesté ci et là. En outre, les changements climatiques constituent un défi toujours plus grand. Le Benelux a un rôle à jouer dans ce contexte. Le modèle du Benelux, qui est en quelque sorte un précurseur de l'Union européenne, est

een successtory waarop we trots mogen zijn. Wat binnen de Benelux kan, kan ook binnen de EU een antwoord bieden op de dagelijkse problemen van burgers en bedrijven.

Het Luxemburgse voorzitterschap van het Comité van Ministers heeft enkele prioriteiten vastgelegd: de energietransitie en de strijd tegen de klimaatverandering, de versterking van de interne markt en het bevorderen van de digitalisering.

Om de opwarming te beheersen en de gevolgen van de klimaatverandering te beperken, moet ingezet worden op hernieuwbare energie, de energietransitie, de grensoverschrijdende bevoorradingszekerheid, de circulaire economie en milieu- en duurzaamheidsopvoeding. Via een Beneluxklimaatplatform moeten we samenwerken om de wereldwijde opwarming te beperken. De Beneluxlanden informeren elkaar over de uitwerking van hun energie- en klimaatplannen in het kader van de Benelux-dialoog Talanoa. Talanoa werd aan de VN en de Europese Commissie voorgesteld op de VN-klimaatconferentie in Polen. Daar hebben de drie landen zich met een Beneluxpaviljoen voorgesteld en duidelijk aangegeven dat ze willen samenwerken aan de uitvoering van de akkoorden van Parijs. In dat verband heeft het Luxemburgs voorzitterschap op 4 maart jl. een ministeriële vergadering van het Pentalaterraal Energieforum geleid, waar afgesproken werd de nationale energie- en klimaatplannen te coördineren.

Het Luxemburgse voorzitterschap wil bijzondere aandacht besteden aan het wegwerken van de ongerechtvaardigde belemmeringen voor het vrij verkeer van goederen en diensten in de detailhandel binnen de interne markt. Daarbij zal werk worden gemaakt van de uitvoering van de Beneluxaanbeveling over territoriale leveringsbeperkingen in de detailhandel binnen de Benelux, parallel met gesprekken met de Europese overheden. Het voorzitterschap wenst dit overigens uit te breiden naar de non-retail sector. Territoriale beperkingen hebben een negatieve impact op de prijs en het aanbod van goederen en diensten. We verwachten duidelijke vooruitgang binnen de

une réussite dont nous pouvons nous enorgueillir. Et ce qui est possible dans le Benelux peut également constituer au sein de l'UE une réponse aux problèmes que vivent au quotidien les citoyens et les entreprises.

La présidence luxembourgeoise du Comité de ministres a défini un certain nombre de priorités: la transition énergétique et la lutte contre les changements climatiques, le renforcement du marché intérieur et la promotion de la numérisation.

Pour maîtriser le réchauffement et limiter les conséquences des changements climatiques, il faut miser sur l'énergie renouvelable, la transition énergétique, la sécurité transfrontalière d'approvisionnement, l'économie circulaire et l'éducation à l'environnement et à la durabilité. Par le biais d'une plate-forme Benelux pour le climat, nous devons agir ensemble pour limiter le réchauffement qui s'opère à l'échelle mondiale. Les pays du Benelux s'informent mutuellement sur les effets de leurs plans énergétiques et climatiques dans le cadre de la plateforme Benelux du dialogue Talanoa. Talanoa a été présenté aux Nations unies et à la Commission européenne lors de la conférence des Nations unies sur le climat qui s'est tenue en Pologne. Les trois pays ont organisé ensemble un pavillon Benelux et ont exprimé clairement leur volonté de coopérer à la mise en œuvre des Accords de Paris. Dans ce cadre, la présidence luxembourgeoise a dirigé le 4 mars dernier une réunion ministérielle du Forum énergétique pentalatéral au cours de laquelle il a été convenu de coordonner les plans énergétiques et climatiques nationaux.

La présidence luxembourgeoise entend prêter une attention particulière à la suppression des entraves injustifiées à la libre circulation des biens et des services dans le commerce de détail sur le marché intérieur. Il sera veillé à la mise en œuvre de la recommandation Benelux sur les restrictions territoriales au commerce de détail dans le Benelux, parallèlement aux discussions avec les autorités européennes. La présidence souhaite du reste étendre cette démarche au secteur du *non-retail*. Les restrictions territoriales ont un impact négatif sur le prix et l'offre de biens et de services. Nous attendons des avancées claires au niveau du Benelux et de l'Union européenne.

Benelux en op EU-niveau. De werkzaamheden van de Benelux op dit domein krijgen veel aandacht van de Europese Commissie. Het Secretariaat-Generaal van de Benelux heeft een bijzondere taak bij het uitwerken van concrete oplossingen.

Ten slotte wil het Luxemburgs voorzitterschap zich toeleggen op de verbetering van de digitale infrastructuur, zodat de uitrol van grensoverschrijdende projecten mogelijk wordt, zoals mobiele betalingen, zelfrijdende auto's en betere gezondheidszorgen. De lacunes in de 4G- en 5G-netwerken moeten worden weggewerkt, vooral in de grensregio's.

Ook op het terrein van het buitenlands beleid zal de goede samenwerking tussen de drie regeringen voortgezet worden, vooral op het niveau van de Europese Unie. Het is de bedoeling de debatten in de Europese Raad te voeden met gezamenlijke standpunten. De uitwisselingen met de Noordse, Baltische en Visegrádlanden zullen worden opgevoerd. Het verheugt de minister dat de voorzitters van de parlementaire assemblees van de drie Baltische landen hier aanwezig zijn.

Op 5 september 1944, weldra 75 jaar geleden, werd in Londen de Benelux Douaneovereenkomst ondertekend. In de huidige Europese en mondiale context is het belangrijk om onze gehechtheid aan deze samenwerking te bevestigen en onze wil om een verdere integratie te bevorderen.

Op 2 april wordt in Luxemburg de Benelux-Top georganiseerd met de drie eerste ministers. De minister-president van Noordrijn-Westfalen, de heer Armin Laschet, zal hen vervoegen voor een werkvergadering en de hernieuwing van de Politieke Verklaring van 2008 over een nauwere samenwerking.

Tijdens het laatste Comité van Ministers werd overeengekomen om voor hoge functies in internationale instellingen gezamenlijk kandidaten voor te dragen. De drie landen hebben beslist de heer Didier Reynders voor te dragen als secretaris-generaal van de Raad van Europa ter opvolging van de heer Jagland. Het Luxemburgs voorzitterschap heeft voorgesteld de samenwerking op dit vlak te versterken.

Les travaux entrepris dans le cadre du Benelux dans ce domaine retiennent toute l'attention de la Commission européenne. Le Secrétariat général du Benelux a une tâche particulière à remplir dans la mise en œuvre de solutions concrètes.

Enfin, la présidence luxembourgeoise s'attachera à améliorer l'infrastructure numérique afin de permettre le déploiement de projets transfrontaliers, comme les paiements mobiles, les voitures autonomes et l'amélioration des soins de santé. Il faut remédier aux lacunes en matière de réseaux 4G et 5G, particulièrement dans les régions frontalières.

La bonne coopération entre les trois gouvernements dans le domaine de la politique extérieure sera poursuivie, particulièrement au niveau de l'Union européenne. Les débats au sein du Conseil européen seront alimentés par l'adoption de points de vue communs. Les échanges avec les pays nordiques, baltes et de Visegrad seront renforcés. Le ministre se félicite à cet égard de la présence ici des présidents des assemblées parlementaires des trois États baltes.

Le 5 septembre 1944, il y a près de 75 ans, était signé à Londres le traité douanier Benelux. Dans le contexte européen et mondial actuel, il est important de réitérer notre attachement à cette coopération et à promouvoir la poursuite de l'intégration.

Un sommet Benelux, qui se tiendra le 2 avril à Luxembourg, réunira les trois premiers ministres. Le ministre-président de Rhénanie du Nord Westphalie, M. Armin Laschet, les rejoindra pour une réunion de travail et le renouvellement de la Déclaration politique de 2008 au sujet d'un renforcement de la coopération.

Au cours du dernier Comité de ministres, il a été convenu de présenter des candidats communs aux fonctions au sein d'institutions internationales. Les trois pays ont décidé de présenter M. Didier Reynders à la fonction de secrétaire général du Conseil de l'Europe pour succéder à M. Jagland. La présidence luxembourgeoise a proposé de renforcer la coopération dans ce domaine.

Tot slot beklemtoont minister Asselborn dat de samenwerking tussen de Beneluxlanden een inspiratiebron is op het gebied van buitenlands beleid, zowel voor grensoverschrijdende projecten als op Europees en internationaal niveau. Luxemburg is ervan overtuigd dat de Benelux een rol speelt als motor van de Europese integratie.

Als voorzitter van het Comité van Ministers wil hij de vruchtbare samenwerking met de Interparlementaire Beneluxraad voortzetten en hij wenst de Assemblée succes met zijn werkzaamheden. (*Applaus*)

De *voorzitter* dankt de minister, die de puntjes mooi op de i heeft gezet. Het komt er inderdaad op aan ons Beneluxengagement geregeld te bevestigen als we in velerlei dossiers vooruitgang willen boeken. Als voorzitter van deze Assemblée zal hij het komende jaar graag samenwerken met de minister. De tijd van de minister is beperkt, maar er zijn ongetwijfeld interessante vragen vanuit de zaal.

De heer *Wouter De Vriendt* (B) deelt de mening van de minister dat de Europese Unie zich momenteel in woelig vaarwater bevindt. Hij wil weten wat de plannen zijn onder het Luxemburgse voorzitterschap om van de Benelux een cockpit te maken voor meer Europese samenwerking, meer Europese integratie en eventueel een versterkte samenwerking met de zes stichtende leden. Volgens de heer De Vriendt is Luxemburg zeer goed geplaatst om hier een initiatiefrol op zich te nemen.

De heer *Jean Asselborn*, Luxemburgs minister van Buitenlandse en Europese Zaken en voorzitter van het Comité van Ministers van de Benelux Unie, herhaalt dat de Benelux altijd al een laboratorium is geweest voor de Europese eenmaking. Denk aan Schengen, dat toch in eerste instantie een Beneluxinitiatief was. Die rol moet de Benelux blijven spelen, zowel op parlementair niveau als op het niveau van de drie regeringen. De Benelux moet vooropgaan in de strijd voor het behoud van de kernwaarden van de Europese Unie. Het is de overtuiging van de heer Asselborn dat men,

Enfin, le ministre Asselborn souligne que la coopération entre les pays du Benelux constitue, en ce qui concerne tout à la fois des projets transfrontaliers et le niveau européen international, une source d'inspiration dans le domaine de la politique étrangère. Le Luxembourg est convaincu que le Benelux a un rôle à jouer en tant que moteur de l'intégration européenne.

En sa qualité de président du Comité des ministres, il entend poursuivre la coopération fructueuse avec l'Assemblée Interparlementaire Benelux et souhaite à cette dernière plein succès pour ses travaux. (*Applaudissements*)

Le *président* remercie le ministre qui a fait un excellent point de la situation. Il nous appartient en effet de confirmer régulièrement notre engagement Benelux pour réaliser des avancées dans de nombreux dossiers. En tant que président de l'assemblée, il se réjouit de coopérer avec les ministres au cours de l'année à venir. Bien que le temps dont dispose Asselborn soit limité, la salle souhaitera très certainement lui poser des questions intéressantes.

M. *Wouter De Vriendt* (B) partage l'opinion du ministre selon laquelle l'Union européenne navigue actuellement sur des flots houleux. Il demande quels sont, sous la présidence luxembourgeoise, les projets visant à faire du Benelux un cockpit pour le renforcement de la coopération et de l'intégration européennes, et éventuellement le renforcement de la coopération avec les six pays fondateurs. Il juge le Luxembourg bien placé pour prendre l'initiative en la matière.

M. *Jean Asselborn*, ministre luxembourgeois des Affaires étrangères et européennes et président du Comité de ministres de l'Union Benelux, répète que le Benelux a toujours été un laboratoire de l'unification européenne. Il n'est que de songer à Schengen qui était tout de même, en première instance, une initiative du Benelux. Le Benelux doit continuer à jouer ce rôle tant au niveau parlementaire qu'au niveau des trois gouvernements. Le Benelux doit mener la lutte pour le maintien des valeurs fondamentales de l'Union européenne. Il se dit convaincu qu'avant de modifier le Traité

vooraleer te beginnen sleutelen aan het Europees Verdrag of een uitbreiding te overwegen, eerst eens grondig moet nadenken over wat de essentie van de Unie is.

De context is complex. Er is de problematische verhouding met Rusland. Er is het nieuwe beleid van president van de VS, een beleid dat niet langer op multilateralisme is gestoeld. Er is de almaar groeiende macht van China. Europa kan dus niet in de illusie blijven leven dat het het centrum van de wereld is. Het moet zich concentreren op zijn eigen sterkte en ondertussen streven naar internationale relaties die zo goed mogelijk aangepast zijn aan die veranderde wereldcontext.

Vijftien jaar geleden was alles veel eenvoudiger. Toen ademde iedereen opgelucht door de ontspanning tussen de VS en Rusland. De hoop was zeer levendig dat de Balkanlanden zich harmonisch zouden kunnen integreren in de Europese Unie. Er waren nog geen conflicten in Oekraïne of Georgië. Maar waar staan we nu? We kunnen er niet omheen: sinds Poetin en Trump is de mondiale logica grondig veranderd. Allebei zetten ze in op een groot nationaal zelfbewustzijn. Dat verdringt het beproefde recept van het multilateralisme dat na WOII zijn waarde bewees. *America first*, zo klinkt het sinds november 2016 over de oceaan. Ook de Brexit van 23 juni 2016 paste in die nieuwe logica. Stel u voor wat het zou worden als ook *La France d'abord* en *Deutschland zuerst* weer zouden klinken! Nationalisme en fout begrepen patriottisme, ook binnen verschillende Europese lidstaten, doen verdacht veel denken aan het concert uit de eerste helft van de 20^{ste} eeuw.

Europa is niet perfect. Een gezonde instelling moet zichzelf durven bekritisieren. Maar we moeten ons ondertussen wel blijven vastklampen aan de basiswaarden van de Unie: solidariteit, verantwoordelijkheid, gemeenschapszin. Daarvoor moeten we opkomen, ook al gaat dat tegen de huidige trend in. Dat is ook de inzet van de Europese verkiezingen: de Unie zachtjes hervormen, maar trouw blijvend aan de basiswaarden, zodat we aan onze kinderen en kleinkinderen een Europa van vrede en samenwerking kunnen nalaten. (*Applaus*)

européen ou d'envisager un élargissement, il faut mener une réflexion approfondie sur ce qui constitue l'essence de l'Union.

Le contexte est complexe. Il y a les relations problématiques avec la Russie. Il y a la nouvelle politique du président des États-Unis, qui n'est plus fondée sur le multilatéralisme, et la montée de la puissance chinoise. L'Europe ne peut dès lors pas se complaire dans l'illusion qu'elle représente le centre du monde. Elle doit se concentrer sur ce qui constitue ses propres forces et tendre entre-temps vers des relations internationales aussi adaptées que possible à ce contexte mondial en mutation.

Il y a quinze ans, tout était beaucoup plus simple. Chacun se réjouissait alors de la détente entre les États-Unis et la Russie. L'espoir était grand que les pays des Balkans puissent s'intégrer harmonieusement à l'Union européenne. L'Ukraine ou la Géorgie n'étaient pas encore le théâtre de conflits. Mais où en sommes-nous aujourd'hui? Nous ne pouvons pas l'ignorer: la logique mondiale a fondamentalement changé depuis Poutine et Trump. Tous deux misent sur un sentiment national fort, ce dont pâtit la recette éprouvée du multilatéralisme qui avait fait ses preuves au lendemain de la Deuxième guerre mondiale. Depuis novembre 2016, c'est le slogan *America first* qui résonne de l'autre côté de l'océan. Le Brexit du 23 juin 2016 s'inscrit lui aussi dans cette nouvelle logique. Imaginez que retentissent à nouveau des affirmations comme *La France d'abord* et *Deutschland zuerst!* Le nationalisme et le patriotisme mal compris, également au sein de plusieurs États membres européens, rappellent douloureusement les événements de la première moitié du XIX^e siècle.

L'Europe n'est pas parfaite. Une institution saine doit oser se livrer à l'autocritique. Mais nous devons entre-temps nous attacher à préserver les valeurs fondamentales de l'Union: solidarité, responsabilité, sens de la communauté. C'est à cela que nous devons œuvrer, même si cette attitude va à l'encontre de la tendance actuelle. C'est également l'enjeu des élections européennes: réformer l'Union en douceur tout en restant fidèle aux valeurs de base pour que nous puissions léguer à nos enfants et à nos petits-enfants une Europe fondée sur la paix et la coopération. (*Applaudissements*)

De heer *André Postema* (N) begint met minister Asselborn te bedanken voor zijn warme woorden aan het adres van de slachtoffers en nabestaanden van de aanslag in Utrecht.

De minister gaf een uitgebreid exposé over de prioriteiten van het Luxemburgse voorzitterschap, maar de heer Postema heeft daarin niets gehoord over een versterkte defensiesamenwerking. In het Beneluxparlement is dat nochtans een geregeld weerkerend onderwerp. Er is ook geregeld overleg met de Baltische staten over versterkte regionale samenwerking inzake defensie. Vorig jaar in juni heeft de Luxemburgse premier Xavier Bettel NAVO-secretaris-generaal Stoltenberg ontvangen. Er is de realiteit van de Admiraliteit Benelux, waarbij de marinecomponenten van België en Nederland onder één overkoepelende staf staan. Wat zijn de verdere plannen op dit vlak tijdens het Luxemburgse voorzitterschap?

De heer *Jean Asselborn*, Luxemburgs minister van Buitenlandse en Europese Zaken en voorzitter van het Comité van Ministers van de Benelux Unie, meent dat dit thema de Benelux ruim overschrijdt. Defensiesamenwerking is immers ook een thema op Europees niveau.

Er is het moeilijke debat over de rol van de NAVO. Voor sommige Europese landen volstaat de NAVO als internationaal defensie-instrument, zij zien geen heil in versterkte inspanningen op dit vlak van de EU-staten. President Trump heeft echter over de NAVO al verschillende verwarrende uitspraken gedaan. Is het dus wel slim om zich enkel op die NAVO te verlaten?

De heer Asselborn gelooft dus in samenwerking op regionaal niveau. Een klein land als Luxemburg kan zich geen slagkrachtig leger veroorloven. Voor zo een land is intense samenwerking met grotere burens als België en Nederland aangewezen. Zo kopen Luxemburg en België nu samen één militair vrachtvliegtuig Airbus 400M aan. De drie landen moeten naar meer zulke synergieën streven, om op die manier hun defensiesamenwerking maximaal

M. *André Postema* (N) tient tout d'abord à remercier le ministre Asselborn pour ses propos chaleureux concernant les victimes de l'attentat d'Utrecht et leurs proches.

Le ministre a fait un long exposé sur les priorités de la présidence luxembourgeoise mais n'a rien dit au sujet d'un renforcement de la coopération en matière de défense. C'est pourtant un sujet récurrent au Parlement Benelux. Il existe également une concertation régulière avec les États baltes sur la coopération régionale renforcée dans le domaine de la défense. En juin de l'année dernière, le premier ministre luxembourgeois, M. Xavier Bettel, a reçu le secrétaire général de l'OTAN, M. Stoltenberg. Il y a aussi la réalité de l'amirauté Benelux au sein de laquelle les composantes de la marine belge et néerlandaise sont réunies sous une même organisation faitière. Quels sont pour le surplus les projets de la présidence luxembourgeoise à cet égard?

M. *Jean Asselborn*, ministre luxembourgeois des Affaires étrangères et européennes et président du Comité de ministres de l'Union Benelux, est d'avis que ce thème dépasse largement le niveau du Benelux. La coopération en matière de défense est en effet également un thème qui est débattu au niveau européen.

Il y a le difficile débat sur le rôle de l'OTAN. Pour certains pays européens, l'OTAN suffit comme outil international de défense et ils ne voient dès lors pas d'intérêt à un accroissement des efforts au niveau des États membres de l'UE dans ce domaine. Le président Trump a toutefois déjà fait au sujet de l'OTAN diverses déclarations déroutantes. Est-il dès lors judicieux de ne se reposer que sur l'OTAN?

M. Asselborn croit en la coopération au niveau régional. Un petit pays comme le Luxembourg ne peut pas se permettre d'entretenir une armée importante. Pour un tel pays, une coopération intense avec des voisins plus grands comme la Belgique et les Pays-Bas est tout indiquée. C'est ainsi que le Luxembourg et la Belgique vont acquérir ensemble un avion de transport militaire Airbus 400M. Les trois pays doivent rechercher davantage

in te zetten voor conflictpreventie en vredeshandhaving na een conflict.

De minister vindt dus dat men het debat niet mag verengen tot de discussie over het optrekken van de bijdrage aan de NAVO tot 2 % – al beseft hij dat de Baltische staten daar wellicht meer belang aan hechten. De Duitse NAVO-ambassadeur houdt daar ook geregeld een pleidooi voor. Voor een land als Luxemburg is dat niet haalbaar. Wij zitten, samen met Noorwegen en Zweden, al sinds lang aan een bijdrage van 1 % van het bruto binnenlands product. Dat willen en zullen we ook handhaven, ook de toekomstige Luxemburgse regeringen.

Budgettaire inspanningen voor defensie moeten altijd op een intelligente manier gebeuren, en met veel aandacht voor het draagvlak bij de bevolking. De bijdrage op korte termijn opdrijven tot 2 % is onrealistisch, en de heer Asselborn heeft de indruk dat België en Nederland die mening delen. Duitsland zit momenteel op een niveau van 1,35 %, Frankrijk is van de buurlanden de braafste leerling in de klas. Maar het verbaast de heer Asselborn een beetje dat president Trump zo eenzijdig focust op die verhoging van de middelen. De minister wil de verdienste van de NAVO – als verdediger niet alleen van het Noord-Atlantische bondgenootschap maar ook van een aantal gedeelde waarden – niet minimaliseren, maar hij gelooft toch ook rotsvast in een versterkte samenwerking op regionaal vlak. Zo kan men de beperkte defensiemiddelen maximaal inzetten voor wat een goed begrepen defensie in de eerste plaats zou moeten zijn: het voorkomen van conflicten.

De heer *Ward Kennes* (B) stelt vast dat de minister de verschillende uitdagingen goed heeft geschetst. Op veel van die uitdagingen heeft de EU geen of amper vat. Zelfs bij interne aangelegenheden als de Brexit bestaat de rol van de Unie vooral in afwachten wat er zal gebeuren. Waar de EU echter wél vat op heeft, is het meerjarig financieel kader. Dat zijn de middelen die Europa nodig heeft om al die uitdagingen aan te kunnen. Hoe wil de Benelux, als klein regionaal samenwerkingsverband, daar maximaal

de synergies de ce type pour ainsi mettre en œuvre au maximum leur coopération en matière de défense au service de la prévention des conflits et du maintien de la paix après un conflit.

Le ministre pense par conséquent qu'il ne faut pas réduire le débat à la discussion sur l'augmentation à 2 % des contributions à l'OTAN, même s'il comprend que les États baltes y attachent sans doute plus d'importance. L'ambassadeur d'Allemagne auprès de l'OTAN plaide lui aussi régulièrement en ce sens. Pour un pays comme le Luxembourg, ce ne serait pas faisable. Avec la Norvège et la Suède, nous contribuons depuis longtemps déjà à raison de 1 % de notre produit intérieur brut. Nous voulons et nous allons maintenir cette contribution et ce sera également le cas sous les prochains gouvernements luxembourgeois.

Les efforts budgétaires en faveur de la défense doivent toujours être déployés de manière intelligente, avec une large attention pour l'adhésion de la population. Accroître à court terme la contribution à 2 % et irréaliste et M. Asselborn a le sentiment que ce point de vue est partagé par la Belgique et les Pays-Bas. L'Allemagne en est actuellement à 1,35 % et, parmi les pays voisins, la France est l'élève le plus discipliné de la classe. Mais M. Asselborn s'étonne quelque peu de voir le président Trump se focaliser aussi unilatéralement sur cette augmentation des moyens. Sans nullement vouloir minimiser les mérites de l'OTAN en tant que défenseur de l'alliance nord-atlantique mais également d'un certain nombre de valeurs partagées, le ministre se positionne également comme un partisan convaincu d'une coopération renforcée sur le plan régional. C'est un moyen de mettre au maximum en œuvre les moyens disponibles au service de ce que doit être une défense bien comprise: la prévention des conflits.

M. *Ward Kennes* (B) estime que le ministre a parfaitement brossé le tableau des différents défis auxquels nous sommes confrontés. L'UE a peu ou pas d'emprise sur ces derniers. Même dans des dossiers internes comme celui du Brexit, le rôle de l'UE consiste principalement à attendre les événements. En revanche, l'UE peut peser sur le cadre financier pluriannuel. Il s'agit là des moyens dont l'Europe a besoin pour relever tous ces défis. Comment la petite structure de coopération qu'est

op wegen onder het Luxemburgse voorzitterschap? Hoe wordt dit dossier politiek voorbereid?

De heer *Jean Asselborn*, Luxemburgs minister van Buitenlandse en Europese Zaken en voorzitter van het Comité van Ministers van de Benelux Unie, herinnert eraan dat hij al voor de derde keer deelneemt aan de uitwerking van dat kader: in 2005, in 2012 en nu. Iedere keer werd en wordt er eenzelfde logica gevolgd: eerst bepaalt men de doelstellingen en dan legt men de middelen vast die nodig zijn om die doelstellingen te halen. In de praktijk zijn er twee strekkingen. Nuchtere pragmatici zeggen dat als het VK de Unie verlaat, de Europese uitgaven ook meteen met een heel pak moeten dalen. Anderen zeggen daarentegen dat als Europa beter wil inspelen op de grote uitdagingen inzake grensbeleid, defensie, milieu en klimaat en dergelijke, de middelen net gevoelig naar ophoog moeten. Die middelen liggen nu op 1 100 miljard euro, wat overeenkomt met 1,14 % van het bbp.

De heer Asselborn – die benadrukt enkel te kunnen spreken in naam van de Luxemburgse regering – zegt dat Luxemburg uitgaat van het principe dat de EU maximaal moet kunnen inspelen niet alleen op de aspiraties van de bevolking, maar ook op de doelstellingen die de Unie formuleerde in Bratislava en Rome. De globale middelen moeten dus omhoog en dat impliceert dat de lidstaten meer zullen moeten bijdragen.

Dat debat wordt bij de opmaak van elk meerjarrenplan gevoerd. De heer Asselborn herinnert zich nog levendig de pleidooien van de heren Zalm en Bot in 2005 voor meer middelen voor de haven van Rotterdam. Gelijkaardige discussies werden gevoerd in 2012 en ook nu woedt het debat hevig. Europees commissaris voor de Begroting, *Günther Oettinger*, wilde dat debat afronden tegen de verkiezingen van eind mei, maar dat zal niet lukken. Tegen het einde van het jaar zal er wel meer duidelijkheid zijn.

De lijn die Luxemburg volgt, is nu al duidelijk: het land is bereid om meer te investeren in Europa, opdat de Unie de grote uitdagingen beter het hoofd zou kunnen bieden. De heer Asselborn beseft dat sommige anderen een andere mening toegedaan

le Benelux entend-elle exercer au maximum son influence dans ce dossier sous la présidence luxembourgeoise? Comment ce dossier est-il préparé politiquement?

M. *Jean Asselborn*, ministre luxembourgeois des Affaires étrangères et européennes et président du Comité de ministres de l'Union Benelux, rappelle qu'il participe pour la troisième fois déjà à l'élaboration de ce cadre: en 2005, en 2012 est aujourd'hui. À chaque fois, c'est la même logique qui prévaut: on commence par définir les objectifs pour ensuite fixer le montant des moyens nécessaires pour les réaliser. Dans la pratique, on distingue deux tendances. Les pragmatiques considèrent que si le RU quitte l'Union, il faudra d'emblée aussi réduire sensiblement les dépenses européennes. D'autres en revanche considèrent que si l'Europe ambitionne de mieux réagir aux grands défis en matière de politique frontalière, de défense, d'environnement et de climat, etc., il faudra au contraire augmenter les moyens. Ces derniers représentent actuellement 100 milliards d'euros, soit 1,14 % du PIB.

M. Asselborn – qui précise ne pouvoir s'exprimer qu'au nom du seul gouvernement luxembourgeois – indique que le Luxembourg considère que l'UE doit pouvoir tenir compte au maximum non seulement des aspirations de la population mais également des objectifs formulés par l'Union à Bratislava et à Rome. Globalement donc, les moyens doivent être augmentés, ce qui implique une contribution accrue des États membres.

Ce débat est mené à chaque fois qu'est confectionné un plan pluriannuel. M. Asselborn se rappelle encore précisément le plaidoyer tenu en 2005 par MM. Zalm et Bot en faveur d'un accroissement des moyens pour le port de Rotterdam. Des discussions analogues ont été menées en 2012 et le débat reste vif aujourd'hui encore. Le commissaire européen au Budget, M. Günther Oettinger, souhaitait clôturer ce débat avant les élections de la fin mai mais ce ne sera pas possible. La situation sera plus claire d'ici à la fin de l'année.

La ligne suivie par le Luxembourg est d'ores et déjà dûment définie: le pays est prêt à investir davantage dans l'Europe pour que l'Union puisse relever les grands défis. M. Asselborn peut comprendre que d'autres adoptent un point de vue

zijn en hij brengt daar respect voor op. Maar om de uitdagingen de baas te kunnen — ook en zeker na het uittreden van de Britten — zal er geld nodig zijn.

De *voorzitter* sluit de discussie. Hij dankt de heer Asselborn voor zijn tijd en zijn verhelderende antwoorden. Hij overhandigt de heer Asselborn een klein cadeau. (*Applaus*)

Themadebat. Arbeidsmobiliteit: naar een dynamische grensoverschrijdende arbeidsmarkt

Deel II. Mobiliteit en best practices

De *voorzitter* kondigt aan dat het tweede deel van het themadebat zal worden gemodereerd door de heer Postema.

De heer *André Postema*, moderator, (N) deelt mee dat dit deel, over een dynamische grensoverschrijdende arbeidsmarkt in relatie tot de arbeidsmobiliteit, zich in de eerste plaats richt op het openbaar vervoer. Eerst komt de rapporteur aan het woord, dan minister Bellot, waarop een bespreking kan worden gevoerd met de minister. Vervolgens komen de andere deskundigen aan het woord en ronden we af met een debat.

De heer *Jef Van den Bergh*, rapporteur, (B) merkt op dat het verslag over de besprekingen in de commissie Financiën en Mobiliteit door iedereen geraadpleegd kan worden. Hij zal daarvan geen overzicht geven, maar uit eigen ervaring spreken.

Grensoverschrijdende mobiliteit is een thema bij uitstek voor de Benelux, maar er is veel verbetering mogelijk. Op de weg zijn de grenzen nog het minst voelbaar, ondanks de files. Het openbaar vervoer biedt echter onvoldoende antwoorden. De rapporteur was zelf van plan om met de trein naar Luxemburg te komen, maar die blijkt geen kwaliteitsvol alternatief te zijn voor de auto.

Brussel-Luxemburg is niet de enige grensoverschrijdende treinverbinding die problemen kent. Ook de verbinding Brussel-Amsterdam is een weerkerend thema in onze commissie. Ze was een zorgenkind vóór de Fyra, de Fyra bracht geen

différent, ce qu'il respecte. Mais pour pouvoir relever les défis — particulièrement aussi et certainement après le départ des Britanniques — il faudra de l'argent.

Le *président* clôt la discussion. Il remercie M. Asselborn pour le temps qu'il a bien voulu consacrer à l'assemblée et pour ses réponses instructives. Il lui remet un petit présent. (*Applaudissements*)

Débat thématique. Mobilité du travail: vers un marché du travail transfrontalier dynamique

II^e Partie. Mobilité et bonnes pratiques

Le *président* indique que M. Postema sera modérateur pour la deuxième partie du débat thématique.

M. *André Postema*, modérateur, (N) précise que cette partie du débat sur un marché du travail transfrontalier dynamique au regard de la mobilité du travail, portera en premier lieu sur les transports publics. Le rapporteur s'exprimera en premier, suivi du ministre Bellot. Une discussion pourra ensuite être menée avec le ministre. Nous entendrons ensuite les autres experts et nous en terminerons par un débat.

M. *Jef Van den Bergh*, rapporteur, (B) rappelle que le rapport des discussions en commission des Finances et de la Mobilité peut être consulté. Il n'y reviendra donc pas mais s'appuiera pour son exposé sur sa propre expérience.

La mobilité transfrontalière est par définition un thème qui concerne le Benelux mais bien des choses sont susceptibles d'être améliorées. Malgré les files, c'est par la route que les frontières sont les moins perceptibles. Les transports publics n'offrent pas de réponses suffisantes. Le rapporteur s'était lui-même proposé de faire le déplacement vers Luxemburg en train mais il s'avère que celui-ci ne constitue pas une bonne alternative à la voiture.

Bruxelles-Luxemburg n'est pas la seule liaison ferroviaire transfrontalière à poser des problèmes. La liaison Bruxelles-Amsterdam constitue un sujet de discussion récurrent au sein de notre commission. Source de difficultés avant la mise en service

oplossing en ze blijft een zorgenkind. Ook het goedertransport kent problemen, onder meer door de verschillende veiligheidssystemen.

De heer Van den Bergh was gisteren met een gedeputeerde van de Nederlandse provincie Limburg bij de NMBS om de problemen te bespreken. De drielandentrein, de lijn Aken-Maastricht-Luik, is een project van de provincie Nederlands Limburg. In dat dossier wilden hij en de heer Mackus beweging krijgen. Er werden goede afspraken gemaakt. Het bleek echter dat er in 2020 een situatie kan ontstaan waarbij de trein die vandaag nog rijdt tussen Luik en Maastricht, dreigt te verdwijnen omdat er aan Nederlandse en Belgische kant van de grens een verschillend veiligheidssysteem wordt geïnstalleerd. ProRail zal het veiligheidssysteem upgraden, waardoor Belgische treinen er niet meer mee kunnen communiceren. Arriva mag dan weer niet over het Belgische net rijden, omdat een nieuwe trein daar moet uitgerust zijn met het ETCS-systeem. Een ander punt dat aan bod kwam, was de treinverbinding Hamont-Weert. Bij deze lijn worden vragen gesteld over de financiële haalbaarheid en het reizigerspotentieel. Vorige week heeft minister Bellot de elektrificatie van de lijn Mol-Hamont plechtig in gang gezet. Het doortrekken van de lijn van Hamont naar Weert zou een mooi verhaal kunnen zijn, maar de studies lopen.

Zowel richting Nederland, als richting Luxemburg kent het treinverkeer heel wat uitdagingen. Lijn 12 is, met één trein per uur, misschien nog de beste verbinding tussen België en Nederland, al zijn er dertien haltes onderweg. Een kwalitatief aanbod moet voorop staan, dan kunnen we kijken naar een integratie van de tickets, maar daar zullen privéinitiatieven wellicht nog eerst voor een oplossing zorgen, als *mobility as a service*-spelers hun gang mogen gaan.

Mobility as a service moet ook aandacht krijgen van het Beneluxparlement. Als elk land zijn eigen regels gaat uitwerken, dan dreigen we ook op dat vlak terug grenzen op te trekken. Hetzelfde geldt voor de zelfrijdende wagens, een onderwerp dat al wel aan bod kwam in het Beneluxparlement. Die

du train Fyra, qui n'a pas apporté la solution attendue, la ligne continue de causer des soucis. Le transport de marchandises aussi rencontre des problèmes, entre autres en raison des différences entre les systèmes de sécurité respectifs.

La veille encore, M. Van den Bergh était avec un député de la province néerlandaise du Limbourg à la SNCB pour y discuter des problèmes. Le train des trois pays, une ligne entre Aix-la-Chapelle, Maastricht et Liège, est un projet de la province néerlandaise de Limbourg. Avec M. Mackus, il espérait obtenir des avancées dans ce dossier. De bons accords ont été conclus. Il apparaît toutefois que le train qui roule encore aujourd'hui entre Liège et Maastricht risque de disparaître en 2020 parce que des systèmes de sécurité différents sont installés de part et d'autre de la frontière, aux Pays-Bas et en Belgique. ProRail va upgrader son système de sécurité de sorte que les trains belges ne pourront plus communiquer avec celui-ci. Quant à Arriva, il ne pourra pas circuler en Belgique parce que tout nouveau train devra y être équipé du système ETCS. Un autre point évoqué concerne la liaison ferroviaire Hamont-Weert. Des questions se posent à propos de cette ligne concernant la faisabilité sur le plan financier et le potentiel de voyageurs. La semaine dernière, le ministre Bellot a solennellement mis en route l'électrification de la ligne Mol-Hamont. Le prolongement de la ligne de Hamont vers Weert pourrait constituer une belle réalisation mais les études sont encore en cours.

Vers les Pays-Bas comme vers le Luxembourg, la circulation des trains est confrontée à de nombreux défis. Avec un train par heure, la ligne 12 pourrait bien être la meilleure liaison entre la Belgique et les Pays-Bas, malgré les 13 arrêts sur le trajet. La qualité de l'offre doit constituer la priorité pour pouvoir envisager une intégration des billets. Mais sans doute la solution viendra-t-elle d'initiatives privées si les acteurs concernés peuvent aller de l'avant dans le cadre de l'application *mobility as a service*.

Mobility as a service doit également retenir l'attention du Parlement Benelux. Si chaque pays se met à définir ses propres règles, nous risquons d'ériger de nouvelles frontières. Il en va de même pour les voitures autonomes, un sujet qui a déjà été traité au Parlement Benelux. Ces voitures ne

wagens mogen aan de grens hun connectie niet verliezen.

Over de luchtvaart werd nog niet gesproken in het Beneluxparlement. Vooral aan Nederlandse zijde lijkt een en ander te gebeuren. Men wil er een soort luchtvaarttaks heffen. Het zou goed zijn dat een klein land als Nederland dat niet alleen moet doen. Idealiter zou dat in een Europese context moeten gebeuren, maar in afwachting daarvan zou er een afstemming op Beneluxniveau kunnen komen. In het Nederlands Parlement werd een aanbeveling goedgekeurd om korte vluchten tegen te gaan. Ook daarover zijn afspraken mogelijk tussen de Beneluxlanden. Sterkere internationale treinverbindingen en slaaptreinen moeten dan wel nieuwe kansen krijgen.

Grensoverschrijdende mobiliteit is een boeiend thema om verder over van gedachten te wisselen. *(Applaus)*

De heer *André Postema*, moderator, (N) voegt toe dat men bijna gratis van Nederland naar Londen kan vliegen, terwijl de trein, die wel in hartje Londen aankomt, behoorlijk wat kost. De *modal split* is niet goed georganiseerd. Dat is voer voor het debat, maar eerst en vooral krijgt de Belgische minister van Mobiliteit het woord.

De heer *François Bellot*, Belgisch minister van Mobiliteit, betuigt, namens de Belgische regering, zijn solidariteit naar aanleiding van de aanslag in Utrecht, drie jaar na de terroristische aanslagen in Brussel. Hij dankt het gastland, dat 60 jaar na de ondertekening van het Beneluxverdrag het voorzitterschap bekleedt.

De minister is zich bewust van het grote belang van kwaliteitsvolle en betrouwbare grensoverschrijdende spoorverbindingen met Nederland en Luxemburg. Het is altijd zijn ambitie geweest om het bestaande aanbod te versterken en uit te breiden, maar ook om te anticiperen op eventuele problemen. Daarom heeft hij met zijn Nederlandse en Luxemburgse ambtsgenoten twee ministeriële verklaringen ondertekend.

Een intentieverklaring over de versterking van de samenwerking op spoorweggebied

doivent pas perdre leur connexion au passage des frontières.

Il n'a pas encore été question de la navigation aérienne au Parlement Benelux. Les choses semblent bouger, principalement du côté néerlandais. L'on envisage une sorte de taxe aérienne. Il serait préférable qu'un petit pays comme les Pays-Bas n'agisse pas isolément. Cela devrait idéalement se faire au niveau européen mais une harmonisation pourrait entretemps être opérée au niveau du Benelux. Le parlement néerlandais a adopté une recommandation tendant à interdire les vols courts. Là encore, des accords sont possibles entre les pays du Benelux. Mais il faudra pour cela renforcer les liaisons ferroviaires internationales et réhabiliter les trains couchettes.

La mobilité transfrontalière est un sujet passionnant qui appelle un échange de vues. *(Applaudissements)*

M. *André Postema*, modérateur, (N) ajoute que l'on peut voler quasi-gratuitement des Pays-Bas vers Londres alors que le train, qui amène certes le voyageur au cœur de Londres, s'avère plutôt onéreux. Le *modal split*, la répartition modale, n'est pas bien organisé. Il y a là de quoi alimenter le débat mais la parole va tout d'abord être donnée au ministre belge de la Mobilité.

M. le *François Bellot*, ministre belge de la Mobilité, exprime au nom du gouvernement belge sa solidarité à la suite de l'attentat d'Utrecht, perpétré trois ans après les attentats terroristes de Bruxelles. Il remercie le Luxembourg, qui exerce la présidence soixante ans après la signature du traité Benelux.

Le ministre est bien conscient de l'importance que revêtent des liaisons ferroviaires transfrontalières de qualité et fiables avec les Pays-Bas et le Luxembourg. Il a toujours eu l'ambition de renforcer et d'élargir l'offre mais aussi d'anticiper d'éventuels problèmes. C'est pourquoi il a signé la déclaration ministérielle avec ses homologues néerlandais et luxembourgeois.

Il a été procédé à Arlon, le 6 novembre 2017, à la signature d'une déclaration d'intention sur le

tussen België en Luxemburg werd ondertekend op 6 november 2017 in Aarlen. Een werkgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van de administraties, de operatoren, de infrastructuurbeheerders en de nationale veiligheidsautoriteiten vergaderde verschillende malen om concrete maatregelen voor te stellen om de kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers te verbeteren. De balans is in het algemeen positief, vooral wat betreft de tarifiering en de bevordering van het aanbod, maar de harmonisering van de ETCS-uitrustingen op de grond en aan boord blijft een grote uitdaging.

In verband met de tarifiering van grensoverschrijdende trajecten en de kosteloosheid van de parkings bij de stations werd de NMBS en de CFL gevraagd de mogelijkheid te bestuderen van een proefproject met een eenheidstarief op een specifiek grensoverschrijdend traject. De onderhandelingen tussen de NMBS en de CFL hebben geleid tot een uniforme prijsvermindering vanaf 1 december 2017 voor alle woon-werkabonnementen tussen de huidige grenszone in België en Luxemburg. De vermindering van de inkomsten wordt ten laste genomen door de CFL. Van haar kant stelt de NMBS de NMBS-parkings bij de stations gratis ter beschikking van de houders van een woon-werkabonnement. Met de uniforme vermindering ongeacht het vertrekstation binnen de zone wil de NMBS elke discriminatie tussen de reizigers vermijden.

De NMBS voerde een commerciële studie uit over het reizigerspotentieel van de toekomstige P&R van Viville/Stockem in combinatie met een aangepaste spoorverbinding, met het doel een deel van de automobilisten op de E411 op te vangen. Bij een eerste lezing blijkt dat op korte termijn het potentieel aan nieuwe klanten klein is, omdat de werken op de as Brussel-Luxemburg een interessant spoorwegaanbod vanaf die P&R onmogelijk maken. Het dossier moet echter nog verder bekeken worden. Daarom heeft de NMBS besloten om in eerste instantie de parkings van Aarlen naar voren te schuiven. Sinds 1 december 2017 zijn die gratis voor reizigers naar het groothertogdom Luxemburg. Vanwege het succes van deze formule kwam er een uitbreiding met 160 parkeerplaatsen en een tweede

renforcement de la coopération en matière ferroviaire. Un groupe de travail, constitué de représentants des administrations, des opérateurs, des gestionnaires d'infrastructure et des autorités nationales de sécurité, s'est réuni à plusieurs reprises pour proposer des mesures concrètes destinées à améliorer la qualité du service aux voyageurs. D'une manière générale, le bilan est positif, particulièrement en ce qui concerne la tarification et la promotion de l'offre, mais l'harmonisation des équipements ETCS, à terre et à bord, reste un défi de taille.

Concernant la tarification des trajets transfrontaliers et la gratuité des parkings à proximité des gares, il a été demandé à la SNCB et à la CFL d'envisager la possibilité d'un trajet expérimental à tarif unique sur un trajet transfrontalier spécifique. Les négociations entre la SNCB et les chemins de fer luxembourgeois (CFL) ont débouché sur une réduction uniforme des prix à partir du 1^{er} décembre 2017 pour tous les abonnements valables sur les trajets entre le domicile et le lieu de travail dans la zone frontalière, en Belgique et au Luxembourg. La perte de recettes sera prise en charge par la société CFL. De son côté, la SNCB met gratuitement les parkings à proximité des gares à la disposition des détenteurs d'un abonnement domicile-lieu de travail. Par la réduction uniforme – quelle que soit la gare de départ dans la zone – la SNCB veut éviter toute discrimination entre les voyageurs.

La SNCB a fait réaliser une étude commerciale sur le potentiel de voyageurs du futur P&R de Viville/Stockem en combinaison avec une liaison ferroviaire adaptée, dans le but de capter une partie des automobilistes qui empruntent la E411. Après une première lecture, il apparaît que le potentiel de nouveaux clients à court terme est faible parce que les travaux sur l'axe Bruxelles-Luxemburg rendent impossible une offre ferroviaire intéressante à partir de ce P&R. Le dossier devra toutefois encore être examiné plus avant. C'est pourquoi la SNCB a décidé une mesure concernant les parkings d'Arlon. Depuis le 1^{er} décembre 2017, ces derniers sont gratuits pour les voyageurs qui se rendent au Grand-Duché de Luxembourg. Le succès rencontré par cette formule s'est traduit par une extension

parking met 156 plaatsen op 500 meter afstand, die echter nog voor een deel ongebruikt is.

De modernisering van de as Brussel-Luxemburg is een belangrijk project, dat tot doel heeft de reistijd te verkorten door de referentiesnelheid te verhogen van 130 naar 160 km. De reisduur Brussel-Luxemburg moet gereduceerd worden van 3.10 uur tot 2.05 uur tegen 2026/7. Dankzij de deels gerealiseerde projecten is er ten noorden van Ciney al een tijds winst van 6 minuten. Op het vak Namen-Ciney moet de snelheidsverhoging naar 160 km er komen in juni 2019.

De omschakeling van 3 000 naar 25 000 volt tussen de grens en Hatrival moet voltooid zijn tegen december 2020. De CFL en de NMBS hebben onlangs de omschakeling naar 25 kV en de sluiting van ongeveer drie weken geanalyseerd om samen voor een vervangende busdienst en reizigersinformatie te zorgen.

Het verbod om nog te rijden met het veiligheidssysteem Memor II+ op het Luxemburgse spoorwagennet vanaf 31 december 2019 dreigt de operationele capaciteit voor de NMBS sterk te beperken en zelfs te doen wegvallen voor vrachtopvoerders als Lineas en CFL Cargo. Het probleem ligt voornamelijk bij de leveranciers, die niet in staat zijn te voldoen aan de vraag naar rollend materieel met ETCS vóór begin 2020, alhoewel het besteld werd in 2015. Erger nog, voor CFL Cargo werd geen enkel bod ontvangen. Als er geen oplossing wordt gevonden, zullen er grote economische en ecologische gevolgen zijn. Men schat dat op de as België-Luxemburg 3 miljoen ton extra via de weg zal worden vervoerd met 80 000 vrachtwagens, bovenop het huidige verkeer, wat het risico van ongevallen vergroot en voor extra CO₂-uitstoot zal zorgen. Daarom heeft de minister, samen met zijn collega Ducarme, in april 2018 aan minister Bausch gevraagd om samen met de operatoren een pragmatische oplossing te zoeken die het mogelijk zou maken om de veiligheid op het Luxemburgse spoorwagennet geleidelijk te verhogen, rekening houdend met de geplande uitrol van ETCS op het rollend materiaal vanaf begin 2020, mits een duidelijk engagement van de vrachtopvoerders om die uitrol te voltooien vóór 30 juni 2021, zoals aanvankelijk

de la capacité de 160 places de parking et l'aménagement, à 500 m, d'un deuxième parking d'une capacité de 156 places qui est toutefois encore partiellement non utilisé.

La modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg est un projet important qui doit réduire la durée du trajet par l'augmentation de la vitesse de référence de 130 à 160 km. La durée du trajet entre Bruxelles et Luxembourg doit être ramenée de 3h10 à 2h05 en 2026/2027. Grâce au projet partiellement réalisé, on observe déjà au nord de Ciney un gain de temps de 6 minutes. Sur le tronçon Namur-Ciney, la vitesse devra être portée à 160 km d'ici à juin 2019.

Le passage de 3 000 à 25 000 volts entre la frontière et Hatrival doit être réalisé d'ici à décembre 2020. La CFL et la SNCB ont récemment étudié le passage à 25 kV et la fermeture pour une durée d'environ trois semaines en vue de la mise en place d'un service de bus de remplacement et de l'information aux voyageurs.

L'interdiction d'encore utiliser le système de sécurité Memor II+ sur le réseau ferroviaire luxembourgeois à partir du 31 décembre 2019 risque de limiter fortement la capacité opérationnelle de la SNCB et même de la réduire à néant pour des transporteurs de fret comme Lineas et CFL Cargo. Le problème se situe principalement au niveau des fournisseurs qui ne sont pas en mesure de satisfaire la demande en matériel roulant équipé du système ETCS avant le début de 2020, bien que les commandes aient été passées en 2015. Pire encore, aucune offre n'a été enregistrée pour CFL Cargo. Si aucune solution n'est trouvée, les conséquences seront importantes sur les plans économique et écologique. On considère que sur l'axe Belgique-Luxembourg, 3 millions de tonnes supplémentaires seront transportées par la route au moyen de 80 000 camions qui viendront donc grossir le trafic actuel, ce qui accroîtra les risques d'accident et générera des émissions de CO₂ supplémentaires. C'est pourquoi le ministre, avec son collègue Ducarme, a demandé en avril 2018 au ministre Bausch de rechercher avec les opérateurs une solution pragmatique qui permette de renforcer progressivement la sécurité sur le réseau ferroviaire luxembourgeois, compte tenu du déploiement planifié du système ETCS sur le matériel roulant à

gepland. Voor het reizigersvervoer moet die voltooid zijn in de loop van 2020, maar ook dat vereist dat de Luxemburgse autoriteit een afwijking toestaat. De vraag om een afwijking werd tot nu toe jammer genoeg niet ingewilligd. Het Luxemburgse parlement heeft daar een rol te spelen. Aangezien de dienstregelingspaden voor 2020 aangevraagd moeten worden vóór einde maart 2019, wordt dit zeer dringend.

Aan de Nederlanders wil de minister nog zeggen dat de drie Beneluxministers geregeld bij de Europese Commissie hebben aangedrongen op een gestandaardiseerde ECTS. Zonder harmonisering creëert het installeren van veiligheidssystemen nieuwe grenzen op het Europese spoorwegnet.

Op 21 juni 2016 heeft minister Bellot met zijn Nederlandse collega een ministeriële verklaring ondertekend voor de verbetering van het grensoverschrijdend vervoer tussen België en Nederland. In uitvoering van deze verklaringen zijn al een aantal verbeteringen voor de treinreizigers tussen beide landen merkbaar.

Ten eerste rijdt de IC Brussel-Amsterdam sedert april 2017 niet langer via Roosendaal maar over de hogesnelheidslijn via Breda. De reistijd werd hierdoor ingekort met een half uur. Voor de reizigers is er dus een aantrekkelijker en goedkoper alternatief voor het huidige aanbod aan hogesnelheidstreinen tussen beide landen, zonder voorafgaande reserveringsplicht. De NMBS doet er samen met haar exploitatiepartner NS alles aan om de stiptheid te verhogen en de uitval op deze verbinding verder te doen dalen. Zo is er gewerkt aan de steeds weerkerende defecten aan rijkundigen en aan de aanpassing van de software van Bombardier. Daarnaast werden ook de communicatielijnen tussen beide vervoerders ingekort om korter op de bal te kunnen spelen.

Ten tweede: voor de grensoverschrijdende verbinding tussen Antwerpen en Roosendaal zijn de problemen met de homologatie van de gereviseerde locomotieven van de NMBS sinds eind vorig jaar opgelost, waardoor de rechtstreekse

partir de 2020, moyennant un engagement clair des deux opérateurs de fret d'achever ce déploiement avant le 30 juin 2021 comme prévu initialement. Concernant le transport de voyageurs, ce déploiement doit être achevé dans le courant de 2020 mais cela requiert également une dérogation de la part des autorités luxembourgeoises. La demande de dérogation n'a malheureusement pas été acceptée jusqu'ici. Le parlement luxembourgeois a un rôle à jouer en l'espèce. Étant donné que les sillons pour 2020 doivent être demandés avant la fin mars 2019, la situation devient extrêmement urgente.

Le ministre tient encore à dire aux Néerlandais que les trois ministres des pays du Benelux ont régulièrement insisté auprès de la Commission européenne sur l'harmonisation du système ECTS. À défaut d'harmonisation, l'installation de systèmes de sécurité contribuera à l'érection de nouvelles frontières sur le réseau ferroviaire européen.

Le 21 juin 2016, le ministre Bellot a signé avec son collègue néerlandais une déclaration ministérielle en vue de l'amélioration du transport transfrontalier entre la Belgique et les Pays-Bas. En exécution de cette déclaration, on peut d'ores et déjà observer un certain nombre d'améliorations pour les usagers du train entre les deux pays.

Tout d'abord, le train IC Bruxelles-Amsterdam ne passe plus par Roosendaal depuis avril 2007 mais emprunte la ligne à haute vitesse via Breda. La durée du trajet a ainsi été réduite d'une demi-heure. Il existe donc pour les voyageurs une alternative plus attrayante et moins onéreuse à l'actuelle offre de trains à haute vitesse entre les deux pays, sans obligation de réservation préalable. La SNCB fait tout, avec les NS, son partenaire exploitant, pour améliorer la ponctualité et continuer à réduire les suppressions de trains sur cette liaison. On s'emploie ainsi à remédier aux pannes récurrentes sur les voitures et à améliorer les logiciels de Bombardier. Par ailleurs, les lignes de communication entre les deux transporteurs ont été raccourcies pour pouvoir réagir plus rapidement.

En deuxième lieu, les problèmes d'homologation des locomotives révisées de la SNCB ont été résolus à la fin de l'an dernier sur la liaison transfrontalière entre Anvers et Roosendaal de sorte que le service direct entre les deux villes a été rétabli, sans

dienstverlening tussen beide steden, zonder overstap in Essen, hersteld is. Bovendien zal ProRail, in overleg en nauwe samenwerking met Infrabel, het veiligheidssysteem TBL1+ installeren op het spoor tussen de Nederlandse grens en het station van Roosendaal om het reizigersvervoer beter te beveiligen op dit baanvak, in afwachting van de uitrol van ETCS op langere termijn. Het treinaanbod tussen Antwerpen en Essen werd eveneens verhoogd in het vervoersplan 2017, en dat in het kader van de uitbouw van het gewestelijk expresnet rond Antwerpen. Mits een akkoord tussen de NMBS en NS over de verdeling van de exploitatiekosten zou dit extra aanbod eventueel kunnen worden doorgetrokken tot Roosendaal.

Ten derde: voor de grensoverschrijdende verbinding Luik-Maastricht werd het huidige rechtstreekse treinaanbod alleszins gevrijwaard. Ook op deze verbinding werd een oplossing gevonden voor de homologatieproblemen van het rollend materieel van de NMBS. Inzake het verder doortrekken van deze verbinding tot Aken of de realisatie van de zogenaamde drielandentrein, is de minister zich ten volle bewust van het reizigerspotentieel binnen deze grensoverschrijdende regio. Hij blijft zo een drielandenverbinding dan ook onverminderd steunen. Veiligheid op het spoor is en blijft echter de absolute prioriteit voor de Belgische regering. De Belgische wetgeving met betrekking tot de verplichte installatie van ETCS op nieuw rollend materieel is trouwens gebaseerd op Europese regelgeving. Die verplicht de installatie van ETCS op al het nieuw rollend materieel dat besteld werd na 1 januari 2012 of in dienst gesteld werd na 1 januari 2015. Uitzonderingen kunnen hierop niet toegestaan worden, aangezien de lijn Luik-Maastricht deel uitmaakt van het trans-Europees transportnetwerk en omdat het knooppunt Liège-Guillemins vandaag reeds uitgerust is met ETCS, in afwachting van een verdere uitrol tot de Nederlandse grens.

Het feit dat de Arriva-treinen, ondanks herhaalde verduidelijkingen, vandaag nog steeds niet in België rijden vanwege veiligheidsredenen, is volgens de minister een gemiste kans. Hij betreurt eveneens de vaak ongenueanceerde of foutieve beweringen die hierover in de media de voorbije maanden verschenen. Hij roept alle betrokken partijen nogmaals op om constructief samen te

correspondance à Essen. En outre, en concertation étroite avec Infrabel, ProRail va installer le système de sécurité TBL1+ sur la ligne entre la frontière néerlandaise et la gare de Roosendaal afin de mieux sécuriser le transport de voyageurs sur ce tronçon, en attendant le déploiement du système ETCS à plus long terme. L'offre ferroviaire entre Anvers et Essen a également été accrue dans le plan de transport 2017, dans le cadre du développement du réseau express régional autour d'Anvers. Moyennant un accord entre la SNCB et les NS au sujet de la répartition des coûts d'exploitation, cette offre supplémentaire pourrait éventuellement être prolongée jusqu'à Roosendaal.

En troisième lieu, l'actuelle offre de trains directs sur la liaison transfrontalière Liège-Maastricht a été maintenue. Pour cette liaison aussi, une solution a été trouvée pour les problèmes d'homologation du matériel roulant de la SNCB. En ce qui concerne le prolongement de cette liaison vers Aix-la-Chapelle ou la réalisation du train des trois pays, le ministre est pleinement conscient du potentiel de voyageurs dans cette région transfrontalière. Aussi continue-t-il à soutenir sans réserve un tel train des trois pays. La sécurité du rail est et reste toutefois une priorité absolue pour le gouvernement belge. La législation belge relative à l'installation obligatoire du système ETCS sur le nouveau matériel roulant est d'ailleurs fondée sur la réglementation européenne. L'installation obligatoire du système ETCS concerne tout le nouveau matériel roulant commandé après le 1^{er} janvier 2012 ou mis en service après le 1^{er} janvier 2015. Aucune exception à cette règle ne peut être consentie parce que la ligne Liège-Maastricht fait partie du réseau de transport transeuropéen et que le nœud Liège-Guillemins est actuellement déjà équipé du système ETCS, en attendant la poursuite du déploiement jusqu'à la frontière néerlandaise.

Le fait qu'en dépit de précisions répétées, les trains Arriva ne roulent actuellement pas encore en Belgique pour des raisons de sécurité constitue aux yeux du ministre une occasion manquée. Il regrette également les affirmations souvent sans nuances, voire fautives publiées dans les médias au cours des derniers mois à ce sujet. Il appelle une fois encore toutes les parties concernées à

werken voor een verdere verbetering van deze grensoverschrijdende verbinding, in het belang van de reizigers én met respect voor de geldende veiligheidsregels.

Het is de ambitie van minister Bellot om samen met Nederland te blijven zoeken naar mogelijkheden om de grensoverschrijdende verbindingen tussen onze landen te verbeteren en uit te breiden. Op vraag van de Nederlandse staatssecretaris mevrouw Van Veldhoven heeft hij aan de NMBS gevraagd om, in overleg met NS en de bevoegde administraties, een business case op te stellen over een nieuwe treinverbinding Antwerpen-Weert, en dit als mogelijke uitbreiding van de huidige dienstregeling Antwerpen-Hamont/Achel nadat het spoor op Nederlands grondgebied tot Weert geëlektrificeerd is. Samen met het kostenonderzoek door ProRail en de maatschappelijke kostenbatenanalyse die in het voorjaar van 2019 in Nederland afgerond worden, zou deze business case een volledig beeld moeten geven over de wenselijkheid en financiële en operationele haalbaarheid van zo een nieuwe verbinding.

Infrabel is in augustus 2018 alvast gestart met de elektrificatie van de spoorlijn L19 Mol- Hamont/Achel op Belgisch grondgebied tot aan de Nederlandse grens. De totale investeringskost voor de bouw van onder meer drie nieuwe tractieonderstations, de plaatsing van 800 nieuwe palen voor bovenleiding en de uitrol van 200 km nieuwe kabels en draden over een afstand van 33 kilometer wordt geraamd op 47,5 miljoen euro. Het is het eerste project op Vlaams grondgebied dat gerealiseerd wordt dankzij de federale financiering uit het strategisch meerjareninvesteringsplan voor prioritaire spoorprojecten. Deze belangrijke investering zal zorgen voor een gevoelige verbetering van de dienstverlening aan de reizigers. Vanaf de ingebruikname van het geëlektrificeerde spoor zullen de reizigers rechtstreeks, zonder overstap in Mol, vanuit de regio's Noord-Limburg en de Kempen naar Brussel en Antwerpen kunnen sporen en terug.

Een nieuwe grensoverschrijdende verbinding Hamont-Weert zou alleszins een opportuniteit kunnen bieden om de elektrificatie-investeringen op Belgisch en Nederlands grondgebied maatschappelijk, economisch en ecologisch maximaal te laten renderen.

collaborer dans un esprit constructif à la poursuite de l'amélioration de cette liaison transfrontalière, dans l'intérêt des voyageurs et dans le respect des règles de sécurité en vigueur.

Le ministre Bellot est décidé à continuer à rechercher, avec les Pays-Bas, des possibilités d'améliorer et d'élargir les liaisons transfrontalières entre nos pays. À la demande de la secrétaire d'État néerlandaise Van Veldhoven, il a invité la SNCB à effectuer, en concertation avec les NS et les administrations compétentes, une analyse de rentabilisation d'une nouvelle liaison ferroviaire Anvers-Weert comme possible élargissement de l'actuel sillon Anvers-Hamont/Achel après l'électrification de la ligne en territoire néerlandais. Avec l'analyse des coûts de ProRail et l'analyse sociale des coûts et bénéfices qui sera réalisée pour le printemps 2019, cette analyse de rentabilisation devrait fournir un tableau complet concernant l'opportunité de réaliser une telle liaison et la faisabilité financière et opérationnelle de celle-ci.

Infrabel a entamé en août 2018 l'électrification de la ligne ferroviaire L19 Mol- Hamont/Achel en territoire belge jusqu'à la frontière néerlandaise. Le coût total de l'investissement pour, entre autres, la construction de trois nouvelles sous-stations de traction, le placement de 800 nouveaux poteaux pour caténaires et la pose de 200 km de nouveaux câbles et fils sur une distance de 33 km a été estimé à 47,5 millions d'euros. C'est le premier projet en territoire flamand à être réalisé grâce à un financement fédéral issu du plan stratégique d'investissement pluriannuel pour des projets ferroviaires prioritaires. Cet important investissement se traduira par une amélioration sensible du service aux voyageurs. À partir de la mise en service de la ligne électrifiée, les voyageurs pourront se rendre directement, sans correspondance à Mol, de la région du Limbourg septentrional et de Campine à Bruxelles et Anvers et retour.

Une nouvelle liaison transfrontalière Hamont-Weert permettrait en tout état de cause d'assurer la rentabilisation maximale des investissements dans l'électrification en territoires belges et néerlandais sur les plans sociétal, économique et écologique.

De minister eindigt zijn uiteenzetting met een verwijzing naar de mobiliteit van de toekomst. Ook zelfrijdende voertuigen zullen de Benelux-grenzen moeten kunnen oversteken. Dit punt moet hoog op de Beneluxagenda komen te staan, zodat experimenten in de nabije toekomst kunnen worden opgestart. Bij de discussies zal het moeten gaan over de gemeenschappelijke infrastructuur en productnormen voor dit soort shuttlevoertuigen.

Tot slot geeft de minister nog mee dat hij de Belgische federale wegcode heeft aangepast, opdat de pechstrook van de autowegen op bepaalde uren van de weekdays zou kunnen worden gereserveerd voor voertuigen met minimaal drie inzittenden. Momenteel hebben aanpassingswerken plaats op het stuk tussen Aarlen en de Luxemburgse grens, werkzaamheden die over enkele weken al worden afgerond. Hij heeft ook een vergadering belegd met zijn Luxemburgse en Waalse ambtsgenoten François Bosch en Carlo Di Antonio. Zo zoekt men naar een aansluiting op de initiatieven die men aan Luxemburgse kant neemt om het carpoolen te bevorderen. (*Applaus*)

De heer *Martijn van Helvert* (N) heeft respect en lof voor de ministers van Mobiliteit Bellot en Van Veldhoven. Het is immers een hele klus om dingen te veranderen als men dat met de NMBS en de NS samen moet doen. Beide spoorwegmaatschappijen zijn logge organen die vooral inzetten op het behoud van de bestaande concessie en die bang zijn voor alles wat nieuw is. “De reizigers staan op één, twee en drie”, zo klinkt het weliswaar in de reclamespot, maar de realiteit is anders: de concessie veilig stellen staat op plaats één en verbeteringen worden als bedreigend daarvoor ervaren.

Het grensoverschrijdend vervoer is de dupe van die mentaliteit. Maar dat moet ons niet weerhouden om het juiste te doen. Laten we het dus over de drielandentrein hebben. Volgens de minister wordt dat project geblokkeerd door Arriva, maar de heer Van Helvert is het daar niet mee eens. “Veiligheid is de allerhoogste prioriteit in België”, zegt de minister. Alle begrip daarvoor – het zware treinongeval in Buizingen heeft die veiligheidsreflex aangescherpt –, maar die veiligheidsbepaaldheid geldt voor Nederland en Duitsland toch ook? In twee van

Le ministre clôt son exposé en évoquant la mobilité du futur. Les véhicules connectés devront eux aussi pouvoir traverser les frontières dans le Benelux. Ce dossier doit occuper une place en vue à l'ordre du jour du Benelux afin que des projets expérimentaux puissent être lancés dans un avenir proche. Les discussions devront porter sur l'infrastructure commune et sur les normes de produits pour ce type de véhicules-navettes.

Le ministre ajoute enfin qu'il a adapté le code de la route fédéral en Belgique afin que, sur les autoroutes, la bande d'arrêts d'urgence puisse être réservée à certaines heures en semaine aux véhicules transportant au moins trois occupants. Il est actuellement procédé aux travaux d'aménagement sur le tronçon entre Arlon et la frontière luxembourgeoise et ces travaux seront achevés dans quelques semaines déjà. Il a également prévu une réunion avec ses homologues luxembourgeois et wallon, MM. François Bosch et Carlo Di Antonio. L'on cherche ainsi à s'inscrire dans le prolongement des initiatives prises du côté luxembourgeois pour promouvoir le covoiturage. (*Applaudissements*),

M. *Martijn van Helvert* (N) exprime tout le respect que lui inspirent les ministres de la Mobilité Bellot et Van Veldhoven à qui il adresse ses félicitations. Il est en effet très difficile de changer les choses lorsqu'il faut composer avec la SNCB et les NS simultanément. Les deux sociétés de chemin de fer sont des organes lourds qui veulent avant tout le maintien de la concession existante et qui sont rétives à toute nouveauté. Si l'on en croit les messages publicitaires, le voyageur occuperait la première, la deuxième et même la troisième place mais la réalité est tout autre: préserver la concession est l'objectif premier et les améliorations sont considérées à cet égard comme une menace.

Le transport transfrontalier pâtit de cette mentalité. Mais cela ne doit pas nous empêcher de faire ce qui doit l'être. Parlons donc du train des trois pays. Le ministre affirme que c'est Arriva qui bloque le projet mais M. Van Helvert ne partage pas ce point de vue. Le ministre a affirmé que la sécurité constitue la priorité des priorités en Belgique. L'orateur dit comprendre cette position – le grave accident ferroviaire de Buizingen a renforcé le réflexe sécuritaire – mais cette préoccupation pour la sécurité vaut tout autant pour les Pays-Bas et l'Allemagne.

de drie landen rijdt de drielandentrein trouwens, alleen in België niet. De minister moet de schuld daarvan niet naar Arriva of Europa doorschuiven. Die ligt bij België dat de drielandenlijn overdreven wil beveiligen. Er zijn inderdaad Europese veiligheidsvoorschriften, maar de Europese Commissie biedt wel degelijk een uitwijkmogelijkheid voor deze specifieke trein. De uitzonderingsregel luidt: als het nieuwe veiligheidssysteem nog niet op het spoor is geïnstalleerd, hoef je van de vervoerder ook niet te eisen dat hij het al op zijn trein heeft. Tweede uitzonderingsbepaling: tot aan het eerste overstapstation over de grens hoef je het nieuwe systeem nog niet aan te leggen. Maar België grijpt die kansen niet. De minister heeft dus geen gelijk als hij zegt dat hij alles in het werk stelt om de drielandentrein alle kansen te geven.

De vragen van de heer Van Helvert aan minister Bellot liggen dan ook voor de hand: Nederland en Arriva willen gerust investeringen doen, maar is de Belgische overheid bereid om van de door Europa geboden kans gebruik te maken? Als de ministers samen er niet uitraken, kan de Benelux hierbij eventueel een bemiddelende rol spelen? Die laatste vraag heeft de heer Van Helvert samen met zijn Belgische collega Jef Van den Bergh ook aan het Comité van Ministers gesteld. De mens kan naar Mars en de maan reizen, dan kun je het toch aan niemand uitleggen dat men zelfs niet met de trein van Aken via Maastricht naar Luik kan sporen!

De heer *François Bellot*, Belgisch minister van Mobiliteit, bevestigt dat hij wel degelijk oplossingsgericht tewerk gaat. Daarom heeft hij een brief geschreven aan de Europese Commissie om te weten of die akkoord gaat met een uitzondering op de Europese richtlijn van 2015 die veiligheidsvoorschriften oplegt voor nieuwe treindiensten. De Europees commissaris heeft aan minister Ducarme, die in België bevoegd is voor de veiligheid voor het spoorwegvervoer, klaar en duidelijk geantwoord dat zo een uitzondering niet toegestaan wordt op lijnen die erkend worden als behorend tot het trans-Europese spoornet.

Daarbij komt nog een Belgische wetgevende bepaling uit 2012 die zegt dat alle nieuwe treinen

Or le train des trois pays roule dans deux des trois pays mais pas en Belgique. Le ministre ne doit pas en imputer la responsabilité à Arriva ou à l'Europe. Cette responsabilité incombe à la Belgique qui veut sécuriser à l'excès le train des trois pays. Il existe certes des prescriptions européennes en matière de sécurité mais la Commission européenne offre une possibilité de dérogation pour ce train spécifique. Cette règle d'exception prévoit que si le nouveau système de sécurité n'a pas encore été installé sur les voies, il ne faut pas non plus exiger du transporteur que les trains en soient équipés. Deuxième disposition dérogatoire: l'obligation d'installer le nouveau système ne vaut pas encore jusqu'à la première gare de correspondance. Mais la Belgique ne saisit pas cette possibilité. Le ministre n'a donc pas raison lorsqu'il dit qu'il met tout en œuvre pour donner au train des trois pays toutes les chances de succès.

M. Van Helvert adresse donc au ministre Bellot des questions évidentes: les Pays-Bas et Arriva sont disposés à opérer des investissements mais les pouvoirs publics belges sont-ils quant à eux disposés à saisir les possibilités offertes par l'Europe? Si les ministres ensemble n'en sortent pas, le Benelux pourrait-il éventuellement jouer en l'espèce un rôle de conciliation? M. Van Helvert a également adressé cette question au Comité de ministres avec son collègue Jef Van den Bergh. Alors que l'homme est capable d'aller sur Mars et sur la Lune, on ne fera croire à personne qu'il est impossible de se rendre en train de Aix-la-Chapelle à Liège via Maastricht!

M. *François Bellot*, ministre belge de la Mobilité, confirme qu'il recherche bien une solution. C'est dans ce but qu'il a demandé par courrier à la Commission européenne si elle marquerait son accord sur une dérogation à la directive européenne de 2015 qui impose de nouvelles prescriptions en matière de sécurité pour les nouveaux services ferroviaires. Le commissaire européen a clairement répondu au ministre Ducarme, qui est responsable en Belgique pour la sécurité du transport ferroviaire, qu'une telle exception n'est pas admise sur les lignes reconnues comme faisant partie du réseau ferroviaire transeuropéen.

À cela s'ajoute en Belgique une disposition législative de 2012 aux termes de laquelle les

die van het Belgische net gebruik willen maken, moeten zijn uitgerust met ETCS. Tegen 2023 zal heel het Belgische spoornet immers met ETCS zijn uitgerust. Het knelpunt met de drielandentrein is perfect te vergelijken met dat met de verbinding Brussel-Luxemburg. Ook daar hebben we al in 2015 de bestelling voor rollend materieel geplaatst bij Siemens en Alstom, en nu blijkt dat men de deadline van 31 december 2019 niet zal halen.

minister Ducarme is zeker bereid nog eens te overleggen met de Europees commissaris. België wil zich gerust soepeler opstellen – zoals Duitsland dat blijkbaar al doet – maar dan moet de Europese Commissie ons op papier die uitzondering toestaan. De minister is het idee van nieuwe grensoverschrijdende lijnen zeker genegen. Daarvan getuigen ook de investeringen die zijn ingeschreven om aanpassingswerken aan het eerste Belgische station, dat van Visé, uit te voeren. Arriva blijkt nu wel bereid te zijn ETCS te installeren, maar het wil niet voor die kosten opdraaien, aangezien die norm opgelegd is door een openbare macht. Zoiets verontrust de minister. Veel landen zijn dit veiligheidssysteem aan het installeren op hun net, maar er is nog altijd geen uniforme Europese norm die aan constructeurs de installatie van ETCS op hun rijdend materieel oplegt.

De heer *Jef Van den Bergh*, rapporteur, (B) is geneigd om aan de kant van de minister te gaan staan. De veiligheidsafspraken na de bijzondere commissie-Buizingen zijn erg belangrijk. Wat houdt Arriva tegen? Het zal ETCS toch moeten inbouwen, zij het iets later. De Europese Commissie wil overigens geen uitzondering toestaan voor deze verbinding. Het verontrust hem dat er aan Nederlandse zijde plannen bestaan om het vak Maastricht-grens uit te rusten met het oude ATB, waardoor de NMBS de verbinding Luik-Maastricht niet meer zal kunnen verzekeren. Men moet dringend rond de tafel gaan zitten.

De heer *Martijn van Helvert* (N) zou graag zien wat er in de brief van de Europese Commissie staat waarover de minister sprak. Blijkbaar doet de Belgische minister iets niet goed: het lukt Nederland, het lukt Duitsland, maar het lukt België

nouveaux trains utilisant le réseau belge doivent être équipés du système ETCS. L'ensemble du réseau ferroviaire belge sera du reste équipé de ce système en 2023. Le problème du train des trois pays est comparable à celui qui se pose sur la liaison Bruxelles-Luxembourg pour laquelle nous avons placé dès 2015 la commande de matériel roulant chez Siemens et Alstom mais pour laquelle il s'avère aujourd'hui que le délai du 31 décembre 2019 ne sera pas respecté.

Le ministre Ducarme est très certainement disposé à se concerter une nouvelle fois avec le commissaire européen. La Belgique est prête à faire preuve de davantage de souplesse – comme l'Allemagne le fait déjà –, pour autant toutefois que la Commission européenne accorde la dérogation par écrit. Le ministre est absolument favorable au principe de nouvelles lignes transfrontalières. Il en veut pour preuve les investissements prévus pour la réalisation de travaux d'aménagement à la première gare belge, celle de Visé. Arriva semble aujourd'hui disposée à installer l'ETCS mais n'entend pas en supporter les coûts puisque cette norme est imposée par une autorité publique. Le ministre s'en inquiète. De nombreux pays sont en train d'installer ce système de sécurité sur le réseau mais il n'existe toujours pas de norme européenne uniforme imposant aux constructeurs l'installation du système ETCS sur leur matériel roulant.,

M. *Jef Van den Bergh*, rapporteur, (B) est tenté d'emboîter le pas au ministre. Les accords en matière de sécurité pris après la commission spéciale Buizingen sont très importants. Qu'est-ce qui retient Arriva d'aller de l'avant? Elle sera de toute façon amenée à intégrer le système ETCS ultérieurement. La Commission européenne n'entend du reste pas accorder d'exception pour cette liaison. Il s'inquiète des projets néerlandais consistant à équiper le tronçon Maastricht-frontière de l'ancien système ATB, ce qui empêchera la SNCB d'encore assurer la liaison Liège-Maastricht. Il faut d'urgence se réunir autour de la table.

M. *Martijn van Helvert* (N) aimerait prendre connaissance du contenu de la lettre de la Commission européenne à laquelle a fait référence le ministre. Il semble y avoir une chose que le ministre belge ne fait pas correctement, une chose

niet. Volgens de Belgische wet moet het ETCS zijn en dat ligt er in 2023. Dat duurt dus nog even. Op het spoor ligt het nu nog niet, maar Arriva wordt wel verplicht het te installeren voor het bruikbaar is. De overeenkomst met het probleem Brussel-Luxemburg is dat in beide gevallen België betrokken is. Men moet niet verwijzen naar Europa en de vervoerder, het probleem ligt in België. De uitzondering staat op papier, elders lukt het, de aanvraag voor een uitzondering moet wellicht niet goed verzonden zijn.

De heer *François Bellot*, Belgisch minister van Mobiliteit, reageert dat zijn collega die bevoegd is voor de veiligheid, heeft gevraagd wat de mogelijkheden zijn voor een trans-Europese lijn. Daarvoor is geen afwijking mogelijk. Tussen de grens en Luik is er geen ander systeem dan ETCS. Moet men dan op zicht rijden?

De beslissing van het Belgische Parlement na de commissie-Buizingen was, dat er na 2012 geen nieuwe treinen toegelaten worden zonder ETCS; oude treinen mogen ten laatste tot 2022 met een ouder systeem rijden.

De minister is een beetje verbaasd dat er over en weer op een fout van de ander wordt gewezen. Arriva moet ETCS installeren, er was al overleg. Hij is bereid overleg te plegen met de Nederlandse minister en met minister Ducarme, maar men moet geen schuldige over de grens zoeken. Als de Europese Commissie geen afwijking toestaat, dan wordt ze in België niet toegestaan. Een rit zonder veiligheidssysteem is ontoelaatbaar. België wil de drielandentrein, maar dit pingpongspel is zinloos. Arriva moet ETCS installeren en accepteert dat, het probleem is dat het daarvoor niet wil betalen.

De heer *André Postema*, moderator, (N) dankt de minister voor zijn toezeggingen.

Mevrouw *Josée Lorsché* (L) apprecieert de samenwerking tussen de Belgische en Luxemburgse

qui se fait aux Pays-Bas et en Allemagne mais pas en Belgique. Aux termes de la loi belge, c'est le système ETCS qui doit être installé et la date prévue est de 2023. Il reste donc encore pas mal de temps. Les voies ne sont pas encore équipées du système mais Arriva sera contrainte de l'installer avant la mise en service. Le point commun avec le problème qui touche la liaison Bruxelles-Luxembourg est que la Belgique est concernée dans les deux cas. Il ne faut pas pointer du doigt l'Europe et le transporteur car le problème se situe en Belgique. L'exception figure par écrit et est accordée ailleurs, ce qui permet de supposer que la demande visant à l'obtenir n'a pas été faite comme elle aurait dû l'être.

M. *François Bellot*, ministre belge de la Mobilité, répond que son collègue en charge de la sécurité du rail s'est enquis des possibilités concernant une ligne transeuropéenne. Il n'existe aucune possibilité de dérogation. Entre la frontière et Liège, il ne peut y avoir d'autre système que l'ETCS. Faudrait-il dès lors rouler à vue?

Aux termes de la décision prise par le Parlement belge après la commission Buizingen, plus aucun nouveau train ne serait admis sans ETCS après 2012; les vieux trains pourront encore circuler jusqu'en 2022 avec un système plus ancien.

Le ministre s'étonne que l'on cherche de part et d'autre à imputer à autrui la responsabilité de la situation actuelle. Arriva doit installer l'ETCS et il y a déjà eu une concertation à ce sujet. Il est disposé à se concerter avec le ministre néerlandais et le ministre Ducarme mais il ne faut pas chercher de bouc émissaire de l'autre côté de la frontière. Puisque la Commission européenne n'accorde pas de dérogation, celle-ci ne sera pas autorisée en Belgique. Un trajet sans système de sécurité est inconcevable. La Belgique souhaite voir rouler le train des trois pays mais ce jeu de ping-pong n'a aucun sens. Arriva doit installer l'ETCS, ce qu'elle accepte, mais le problème est qu'elle n'entend pas payer pour cela.,

M. *André Postema*, modérateur, (N) remercie le ministre pour ses précisions.

Mme *Josée Lorsché* (L) salue la coopération entre les ministres de la Mobilité belge et

mobilitateitsministers, maar is niet zeker of ze begrepen heeft wat over ETCS gezegd is.

De heer *François Bellot*, Belgisch minister van Mobiliteit, licht toe dat het materiaal in België is uitgerust met ETCS Belgische versie. Treinen die over de grens rijden, moeten uitgerust zijn met de Luxemburgse versie. Nu kunnen de treinen rijden tot het eerste station over de grens. Het probleem is de IC/IR Brussel-Luxemburg. De Luxemburgse versie is in 2015 bij Alstom besteld, maar is pas klaar eind 2019 voor het reizigersvervoer. Voor het goederenvervoer zal dat pas tegen mei-juni 2020 zijn. Wat België vraagt, is dat Memor nog enkele maanden in stand gehouden wordt, anders is er tussen Aarlen en de Luxemburgse grens enkel een stoptrein mogelijk en moeten de reizigers overstappen in Aarlen. Voor het goederenvervoer is er geen oplossing mogelijk. Er dreigt 3 miljoen ton vracht naar de weg te verschuiven.

Mevrouw *Josée Lorsché* (L) wijst erop dat het Luxemburgse systeem geïnstalleerd is. Luxemburg doet wat het kan om aan de Europese verplichtingen te voldoen.

De heer *François Bellot*, Belgisch minister van Mobiliteit, verduidelijkt dat de Belgische ETCS niet compatibel is met de Luxemburgse of de Franse. Er is één Europese standaard nodig, maar die is er niet. Daarvoor kunnen industriële strategieën bestaan. De uitrusting van de twaalf Belgische locomotieven kost 16 miljoen euro. Men begrijpt waarom een aantal spoorbedrijven zich hebben verzet tegen de fusie Alstom-Siemens, die de prijzen nog opgedreven zou hebben.

De heer *André Postema*, moderator, (N) dacht ook al, toen de minister sprak over de lange leveringstijd, dat men misschien eens in China kon kijken, maar dat is natuurlijk niet de bedoeling. Hij dankt de minister.

De *voorzitter* dankt eveneens de minister en overhandigt hem een geschenkje namens het Beneluxparlement. (*Applaus*)

luxembourgeois mais elle n'est pas certaine d'avoir bien compris ce qui a été dit à propos du système ETCS.

M. *François Bellot*, ministre belge de la Mobilité, indique que le matériel est équipé en Belgique de la version belge du système ETCS. Les trains qui traversent la frontière doivent être équipés de la version luxembourgeoise. Actuellement, les trains peuvent circuler jusqu'à la première gare après la frontière. Le problème concerne le train IC/IR Bruxelles-Luxembourg. La version luxembourgeoise a été commandée en 2015 chez Alstom mais ne sera disponible que fin 2019 pour le transport de passagers et seulement en mai/juin 2020 pour le transport de fret. La Belgique demande que le système Memor soit encore maintenu pendant quelques mois. À défaut, plus aucun train omnibus ne pourra circuler entre Arlon et la frontière luxembourgeoise et les voyageurs devront changer de train à Arlon. Il n'existe aucune solution pour le transport de marchandises. Trois millions de tonnes de fret risquent d'être transférées vers la route.

Mme *Josée Lorsché* (L) souligne que le système luxembourgeois a été installé. Le Luxembourg fait tout ce qui est en son pouvoir pour satisfaire aux obligations européennes.

M. *François Bellot*, ministre belge de la Mobilité, précise que l'ETCS belge n'est pas compatible avec les versions luxembourgeoise ou française. Il faut un standard européen qui n'existe pas encore. Il peut y avoir pour cela des stratégies industrielles. Équiper 12 locomotives belge coûte 16 millions d'euros. L'on comprend pourquoi un certain nombre d'entreprises ferroviaires se sont opposées à la fusion Alstom-Siemens qui se serait traduite par de nouvelles augmentations de prix.

M. *André Postema*, modérateur, (N) s'était dit, lorsque le ministre a évoqué la longueur du délai de livraison, que l'on pourrait peut-être lorgner vers la Chine mais il n'en est évidemment pas question. Il remercie le ministre.

Le *président* remercie également le ministre et lui remet un petit cadeau au nom du Parlement Benelux. (*Applaudissements*)

De heer *François Bellot*, Belgisch minister van Mobiliteit, vindt dat debatten als dit zeer leerzaam zijn en het ook mogelijk maken om politieke oplossingen uit te werken die technologisch egoïsme of egoïsme van vervoersmaatschappijen overstijgen. (*Applaus*)

De heer *André Postema*, moderator, (N) stelt voor nu te luisteren naar een aantal goede praktijkvoorbeelden uit een drietal bevriende regio's. Hij ziet zich als moderator verplicht over de tijd te waken.

Uiteenzetting over het Rail-Baltica-project en het kosteloos transport in Tallinn door prof. Jānis Vucāns, voorzitter, en de heer Aadu Must, ondervoorzitter van de Baltic Assembly

De heer *Jānis Vucāns*, voorzitter van de *Baltic Assembly*, begint met het uitspreken, namens de Baltische Assemblée, van het medeleven met de slachtoffers en nabestaanden van de aanslag in Utrecht.

De heer Vucāns is ervan overtuigd dat heel Europa in de toekomst creatief alle mogelijke mobiliteitsmodi zal moeten inzetten als we een vlotte doorstroming van passagiers en goederen mogelijk willen maken op ons continent. Samen met nog twee andere onderwerpen, met name energiezuikerheid en veiligheid, staan mobiliteit, transport en infrastructuur bovenaan het prioriteitenlijstje van de Baltische staten. Specifiek zal de heer Vucāns het hebben over Rail Baltica, het meest prestigieuze en significante mobiliteitsproject dat ooit werd ondernomen in het Baltische gebied, een project dat ook als dusdanig erkend wordt door de Europese Unie.

Voorlopig zijn reizigers in de Baltische staten vooral aangewezen op luchtverbindingen, bussen en auto's, terwijl goederen er vooral over de zee en over de weg vervoerd worden. Er zijn nog te veel obstakels voor een vlotte mobiliteit van mensen en cargo. Rail Baltica wil daarom een veel grotere rol aan het vervoer via het spoor toekennen, zowel voor passagiers als voor goederen. Het wordt een 870 kilometer lange corridor die het hele Noordzeegebied met het Baltische gebied moet verbinden, het wegwerken van een essentiële missing link in een veel ruimer Europees spoornetwerk. Rail Baltica zal de norm van het zogenaamde

M. *François Bellot*, ministre belge de la Mobilité, estime que des débats comme celui qui vient d'avoir lieu sont riches d'enseignements et permettent également d'envisager des solutions politiques qui dépassent l'égoïsme technologique ou celui des sociétés de transport. (*Applaudissements*)

M. *André Postema*, modérateur, (N) propose de prendre connaissance à présent de bonnes pratiques qui ont cours dans trois régions amies. En tant que modérateur, il est de son devoir d'être attentif à l'heure qui tourne.

Exposé sur le projet Rail-Baltica et le transport gratuit à Tallinn par MM. Jānis Vucāns, président, et Aadu Must, vice-président de l'Assemblée balte

M. *Jānis Vucāns*, président de l'Assemblée balte, exprime tout d'abord, au nom de l'Assemblée balte, sa sympathie pour les victimes de l'attentat d'Utrecht et leurs proches.

M. Vucāns est convaincu que c'est toute l'Europe qui devra, dans un esprit créatif, mettre en œuvre tous les modes de transport possibles pour permettre le transport de passagers et de marchandises sur le continent dans les meilleures conditions. La mobilité, le transport et l'infrastructure, au même titre que deux autres sujets, à savoir la sécurité énergétique et la sécurité, figurent parmi les priorités des États baltes. M. Vucāns traitera plus spécifiquement du projet Rail Baltica, le projet de mobilité le plus prestigieux et le plus significatif jamais entrepris dans la région balte, que l'Union européenne reconnaît également en tant que tel.

Actuellement, les voyageurs recourent principalement dans les États baltes aux liaisons aériennes, aux autobus et à la voiture alors que les marchandises sont essentiellement transportées par mer et par route. Les obstacles à une bonne mobilité des personnes et du fret restent trop nombreux. Le projet Rail Baltica vise dès lors à réserver un rôle beaucoup plus important au transport ferroviaire, pour les passagers comme pour les marchandises. Il s'agira d'un corridor de 870 km reliant la région de la mer du Nord à la Baltique, le chaînon manquant essentiel dans un vaste réseau ferroviaire européen. Le projet Rail Baltica reposera

Europese normaalspoor hanteren (1 435 millimeter spoorwijdte) en het zal voor aansluiting zorgen op het Euraziatische netwerk. Die aansluiting moet er, doordat ze nieuwe logistieke overslagmogelijkheden creëert op de handelsroutes over land tussen Europa en Azië, voor zorgen dat de lijn zijn volle economische potentieel kan ontplooiën. Maar de lijn biedt nog andere perspectieven. Via de Golf van Finland zal de Baltic Railway meer mogelijkheden scheppen voor het vervoer over zee dat in de toekomst zal toenemen in de arctische wateren. Deze noordelijke zeeverbinding tussen Europa en Azië, als alternatief voor de verbinding via de Middellandse Zee, krijgt de toepasselijke naam van *Arctic Silk Route* mee.

Vijf voor de hand liggende landen zijn direct betrokken bij het project: Estland, Letland en Litouwen natuurlijk, maar ook de aansluitende landen Finland en Polen, samen goed voor 826 000 km² of niet minder dan 19 % van de totale oppervlakte van de EU. Zij zullen rechtstreeks de gunstige effecten van Rail Baltica ondervinden. Drie andere landen zullen indirect genieten van de nieuwe verbinding: Duitsland, Nederland en België. Rail Baltica zal dus ruimte bieden voor een veel bredere vernieuwde economische groei dan de naam laat vermoeden. De grensoverschrijdende lijn tussen de Baltische hoofdsteden loopt in het noorden door naar Helsinki, in het zuiden gaat ze via Warschau naar de grote Noordzeehavens van Hamburg, Rotterdam en Antwerpen. Dit opent voor al deze plaatsen ongeziene mogelijkheden.

Op 1 februari sloot Finland zich alvast formeel aan bij het project. Polen sprak voorlopig enkel zijn bereidheid uit om infrastructurele werken mogelijk te maken, zonder evenwel een financieel engagement aan te gaan om officiële partner van het project te worden.

De voordelen van deze verruiming van het Europese grensoverschrijdende spoorwegnet zijn legio. De Europese markt wordt vlotter toegankelijk en er ontstaat meer competitiviteit op het vlak van handel. Buitenlandse investeerders zullen makkelijker worden aangetrokken en duurzame productie binnen de eengemaakte Europese markt zal een boost krijgen. Daarbij komt dat het hele nieuwe traject geëlektrificeerd zal worden, wat voor een hele reductie van de CO₂-emissie zal zorgen. De

sur la norme de la voie européenne dite normale (largeur de voie de 1 435 millimètres) et permettra la connexion avec le réseau eurasiatique. Cette liaison est indispensable dans la mesure où elle offrira de nouvelles possibilités en matière de transbordement logistique sur les voies commerciales terrestres entre l'Europe et l'Asie. Le projet offre toutefois aussi d'autres perspectives. Via le Golfe de Finlande, le Baltic Railway créera davantage de possibilités pour le transport maritime qui croîtra à l'avenir dans les eaux arctiques. Cette liaison maritime septentrionale entre l'Europe et l'Asie – une alternative à la liaison par la mer Méditerranée – sera baptisée du nom de Route de la soie arctique.

Cinq pays sont à l'évidence directement concernée par le projet: l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie bien sûr mais aussi la Finlande et la Pologne, les pays voisins qui, ensemble, représentent une superficie de 826 000 km², c'est-à-dire pas moins de 19 % de la superficie totale de l'UE. Ils ressentiront directement les effets bénéfiques du Rail Baltica. Trois autres pays en jouiront indirectement des bienfaits: l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique. Rail Baltica offrira par conséquent des possibilités pour une croissance économique beaucoup plus large et renouvelée encore que ne le laisse entendre la dénomination. La ligne transfrontalière entre les capitales baltes rejoindra au nord Helsinki, via Varsovie, et au sud les grands ports du Nord, Hamburg, Rotterdam et Anvers. Toutes ces villes se verront offrir des possibilités sans précédents.

Le 1^{er} février, la Finlande a déjà adhéré formellement au projet. Pour l'heure, la Pologne s'est bornée à indiquer qu'elle est disposée à permettre les travaux d'infrastructure sans toutefois prendre d'engagements financiers qui feraient d'elle un partenaire officiel du projet.

Les avantages de cet élargissement pour le réseau ferroviaire transfrontalier sont légion. Le marché européen sera plus aisément accessible et la compétitivité commerciale sera renforcée. Il sera plus facile aussi d'attirer les investisseurs étrangers et la production durable au sein du marché européen unifié sera stimulée. Par ailleurs, le nouveau trajet sera électrifié, ce qui se traduira par une réduction des émissions de CO₂. La ligne sera également équipée d'un *European Railway*

lijn zal ook worden uitgerust met het uniforme European Railway Traffic Management System, wat de veiligheid ten goede komt. De lijn doorsnijdt verschillende landen, maar vermijdt waardevolle natuurgebieden. Geluidswerende schermen en passages voor wild zullen overal waar nodig worden aangelegd. Rail Baltica biedt tot slot mogelijkheden voor de nationale en regionale veiligheid en defensie, aangezien de lijn past in een Europees beleid van militaire mobiliteit. De toegevoegde waarde van het project moge dus duidelijk zijn.

De totale kostprijs van het project wordt geraamd op 5,8 miljard euro. Daarvan is 824 miljoen al toegezegd, met garanties; hierin zit een bijdrage van 683 miljoen vanwege de Connecting Europe Facility (CEF). Daartegenover staan de baten: 16,2 miljard euro aan sociaal-economische voordelen, te vermeerderen met een verhoging van het bruto binnenlands product met 2 miljard, plus de moeilijk te meten katalytische effecten. Vanzelfsprekend zijn er significante investeringen nodig om het hart van het Transeuropean Transport Network (Ten-T Core Network) te vervolledigen tegen 2030. De voltooiing van Baltic Railway tegen 2026 past daarin.

De heer Vucāns besluit zijn exposé graag met vier belangrijke boodschappen. Ten eerste: het budget van CEF zou zich prioritair moeten concentreren op het realiseren van projecten met een grote toegevoegde waarde voor de EU. Zo een project is Rail Baltica, aangezien het project het Ten-T-netwerk mooi sluit en dus onschatbare voordelen biedt voor Europese burgers en bedrijven.

Ten tweede: toegewezen fondsen zouden altijd maximaal moeten worden benut. Als gelden toch niet worden aangewend, moet men ze bij voorkeur herbestemmen naar de meest belovende projecten binnen het CEF. Rail Baltica is nog altijd op zoek naar 5 miljard euro, op een totale kostprijs van 5,8 miljard.

Ten derde: het principe waarbij fondsen steeds na competitie worden toegewezen, wordt toegepast binnen CEF. Dit principe moet worden toegepast op de transfers vanuit het Europese Cohesiefonds.

Traffic Management System uniforme, ce qui sera bénéfique pour la sécurité. La ligne traversera plusieurs pays mais respectera les zones naturelles de valeur. Des écrans phoniques et des passages pour la faune seront aménagés là où la nécessité s'en fera sentir. Enfin, le projet Rail Baltica offrira des possibilités dans le domaine de la sécurité et de la défense nationales et régionales puisque la ligne s'inscrit dans une politique européenne de mobilité militaire. La valeur ajoutée du projet apparaît par conséquent évidente.

Le coût total du projet est estimé à 5,8 milliards d'euros. Un montant de 824 millions a déjà été garanti; ce montant comprend une contribution de 683 millions dans le cadre du programme *Connecting Europe Facility* (CEF). Il y a par ailleurs aussi les bénéfices: 16,2 milliards d'euros d'avantages socioéconomiques, à majorer d'une augmentation du produit intérieur brut de 2 milliards et d'effets catalytiques difficilement chiffrables. Il faudra bien évidemment procéder à des investissements importants pour compléter le cœur même du réseau transeuropéen de transport (Réseau central RTE-T) d'ici à 2030. L'achèvement du Baltic Railway en 2026 s'inscrit dans ce schéma.

M. Vucāns souhaite conclure son exposé par quatre messages importants. Tout d'abord: le budget du programme CEF devrait se concentrer principalement sur des projets à grande valeur ajoutée pour l'UE. Rail Baltica constitue un tel projet plus qu'il clôture excellemment le réseau RTE-T et présente par conséquent des avantages inestimables pour les citoyens et les entreprises en Europe.

En deuxième lieu: les fonds alloués devraient toujours être utilisés au maximum. Si des montants ne sont pas utilisés, il faut de préférence les redévoier aux projets les plus prometteurs dans le cadre du programme CEF. Rail Baltica a toujours besoin de 5 milliards d'euros sur un coût total de 5,8 milliards.

En troisième lieu: le principe selon lequel des fonds sont toujours alloués à l'issue d'une compétition s'applique dans le cadre du programme CEF. Ce principe doit s'appliquer aux transferts depuis le Fonds européen de cohésion.

En ten vierde: binnen het nieuwe financieel meerjarenplan van de EU, dat de periode 2020 tot 2027 bestrijkt, moet een stabiele financiering van het Rail Baltica-project worden ingeschreven als een onlosmakelijk onderdeel van het bredere Ten-T Core Network. (*Applaus*)

De heer *André Postema*, moderator, (N) dankt de heer *Vucāns* voor zijn interessante uiteenzetting. Die zal worden aangevuld met een inleiding van de heer *Aadu Must* over het gratis openbaar vervoer in Tallinn.

De heer *Aadu Must*, ondervoorzitter van de *Baltic Assembly*, stelt om te beginnen vast dat zowat elk land voor dezelfde uitdaging staat: hoe moedigen we mensen aan om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer? Dat is immers de aangegeven manier om de onhoudbare verkeersdrukte en daarmee samenhangende luchtvervuiling in te dijken. Een van de opties is dan om het openbaar vervoer gratis te maken.

Geïnspireerd door het voorbeeld van het Belgische Hasselt werd in Tallinn in 2013 een referendum uitgeschreven met daarin een voorstel voor gratis openbaar stadsvervoer. Meer dan 75 % van de bevolking reageerde positief en het gratis openbaar vervoer werd ingevoerd. Tallinn werd daarmee een voorloper onder de Europese hoofdsteden. Heel wat steden namen hier een voorbeeld aan en voerden het gratis openbaar vervoer al in (Duinkerke) of voeren het binnenkort in (Luxemburg).

Gratis openbaar vervoer moet de verkeersdichtheid omlaag halen, maar het kan ook geld besparen. In tegenstelling tot wat velen denken, levert dit concept inderdaad ook financieel profijt op, in Tallinn niet minder dan 20 miljoen euro per jaar. Zes jaar is men er nu mee bezig en de winsten zijn dubbel zo hoog als de kosten. Hoe werkt het? Om van het gratis openbaar vervoer gebruik te kunnen maken moet men zich registreren als inwoner van de stad en moet men voor 2 euro per jaar een gepersonaliseerde *green card* aanschaffen. Mensen van buiten de stad, bezoekers en toeristen kunnen ook een kaart aanschaffen om voordelig van het openbaar vervoer gebruik te maken.

En quatrième lieu: dans le cadre du nouveau plan financier pluriannuel de l'UE qui couvre la période de 2020 à 2027, il faut prévoir un financement stable du projet Rail Baltica comme un élément indissociable du Réseau RTE-T plus large. (*Applaudissements*)

M. *André Postema*, modérateur, (N) remercie M. *Vucāns* pour son exposé intéressant qui sera complété par une introduction de M. *Aadu Must* sur la gratuité des transports à Tallinn.

M. *Aadu Must*, vice-président de l'Assemblée balte constate tout d'abord que chaque pays est pour ainsi dire confronté au même défi: comment encourager les gens à davantage utiliser les transports publics? Il s'agit en effet de la manière la plus adéquate de contenir l'insoutenable pression automobile et la pollution atmosphérique qu'elle génère. La gratuité des transports publics constitue l'une des options.

Sous l'inspiration de l'exemple de la ville belge de Hasselt, un référendum a été organisé à Tallinn en 2013 sur la proposition d'instauration de la gratuité du transport public urbain. Plus de 75 % de la population ont réagi positivement et la gratuité du transport public a été instaurée, faisant ainsi de Tallinn un précurseur parmi les capitales européennes. De nombreuses villes se sont inspirées de cet exemple pour à leur tour instaurer la gratuité des transports publics (Dunkerque) ou projeter de le faire prochainement (Luxembourg).

La gratuité des transports publics doit contribuer à réduire la densité du trafic mais permet également de réaliser des économies. Contrairement à ce que beaucoup pensent, ce concept génère également un profit financier qui, à Tallinn, représente pas moins de 20 millions d'euros par an. La gratuité a été instaurée il y a maintenant six ans et les bénéfices sont deux fois plus importants que les coûts. Comment le système fonctionne-t-il? Pour pouvoir utiliser les transports publics gratuits, il faut s'inscrire comme habitant de la ville et acquérir une carte verte personnalisée au prix de 2 euros par an. Les personnes extérieures à la ville, les visiteurs et les touristes peuvent également acquérir une carte pour pouvoir bénéficier de l'avantage de la gratuité.

De kaart is aantrekkelijk voor en wordt gekocht door iedereen, jong en oud, werkende mensen en werklozen, hoge inkomens en lage. Ze zorgt voor een zeer toegankelijke mobiliteit. Sinds de introductie van dit concept stelde men vast dat heel wat meer mensen van buiten de stad en ook buitenlanders de lokale economie en middenstand een boost geven, wat dus een flink terugverdieneffect oplevert. Daarenboven verhoogt gratis openbaar vervoer het milieubewustzijn van de gebruikers en verlaagt het aanzienlijk de milieukosten waarmee de stad geconfronteerd wordt. Er is minder vervuiling, minder lawaai, de kwaliteit van het leven in de stad gaat omhoog. Er zijn veel minder auto's op straat en dat resulteert in een reductie van de CO₂-emissies met 45 000 ton per jaar.

Er zijn altijd critici te vinden voor zo een systeem: voor niets gaat enkel de zon op, zeggen zij. De heer Must antwoordt hun dat het grootste voordeel ligt in een heuse mentaliteitswijziging bij de gebruikers van het gratis openbaar vervoer. Zij dienen een maatschappelijk doel, ze leven bewuster en meer in het belang van omgeving en toekomst.

Het voorbeeld van Tallinn werkte zo aanstekelijk, dat het Estse parlement besloot om het systeem breder uit te rollen. Elf van de vijftien provincies bieden sinds 1 juli 2018 gratis busvervoer aan voor ingezetenen. Vier provincies gingen voorlopig niet op het aanbod in, maar zij kunnen later nog aansluiten op het systeem. De provincies krijgen als stimulans om hun openbaar vervoer gratis te maken een financiële ondersteuning vanuit de staatskas.

De heer Must zegt concluderend dat er geen prijs mag staan op sociale rechtvaardigheid, verhoogde mobiliteit voor iedereen, ecologisch verantwoordelijkheidsgevoel. Daarom is hij een hardnekkig verdediger van gratis openbaar vervoer. Dit is een stap die we moeten zetten voor onze toekomstige generaties. (*Applaus*)

De heer *André Postema*, moderator, (N) dankt de heer Must voor deze hartverwarmende woorden. Hij stelt voor te luisteren naar nog een geval van *best practice*, de leer-werktrajecten in de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai.

La carte est attrayante pour tous, jeunes et vieux, personnes actives et chômeurs, hauts et bas revenus. Elle assure une mobilité très accessible. Depuis l'instauration du concept, on observe que de nombreux étrangers et personnes extérieures à la ville, stimulent l'économie locale et la classe moyenne, ce qui génère un effet de retour important. En outre, la gratuité des transports publics renforce la conscientisation des usagers à l'écologie et réduit sensiblement les coûts environnementaux auxquels la ville est confrontée. Il y a moins de pollution, moins de bruit et la qualité de vie dans la ville augmente. Comme il y a moins de véhicules dans la rue, on observe une réduction des émissions de CO₂ de 45 000 tonnes par an.

On trouvera toujours des gens pour critiquer un tel système: rien n'est gratuit disent-ils. M. Must leur répond que le principal avantage réside dans un grand changement de mentalité chez les usagers des transports publics gratuits. Ils servent un objectif sociétal, sont davantage conscientisés et sont plus attentif à l'environnement et à l'avenir.

L'exemple de Tallinn a été tel que le parlement estonien a décidé d'élargir le système. Onze des quinze provinces offrent depuis le 1^{er} juillet 2018 un transport par bus gratuit pour les résidents. Quatre provinces n'ont provisoirement pas adhéré au projet mais elles auront toujours la possibilité de le faire ultérieurement. Les provinces bénéficient d'une aide financière de l'État pour stimuler leur transport public.

M. Must indique en conclusion que la justice sociale, une mobilité accrue pour tous, le sens des responsabilités écologiques n'ont pas de prix. C'est pourquoi il dit être un ardent défenseur de la gratuité des transports publics. C'est un pas qu'il faut franchir pour les générations futures. (*Applaudissements*)

M. *André Postema*, modérateur, (N) remercie M. Must pour ses propos encourageants. Il propose de découvrir d'autres cas de bonnes pratiques, la formation en alternance dans l'Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai.

Leer-werktraject in de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai. Uiteenzetting door de heer Eric Hellendorff, directeur-generaal van het Office francophone de la Formation en Alternance (OFFA)

De heer *Eric Hellendorff*, directeur-generaal van het Office francophone de la Formation en Alternance (OFFA), (België) stelt het leer-werktraject in de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai voor aan de hand van een presentatie. Hij was eerder directeur van de dienst voor arbeidsbemiddeling Forem Doornik, kent de streek dus goed en werkte graag samen met zijn Vlaamse en Franse partners.

Grensoverschrijdende samenwerking stoot op verschillende hinderpalen, waarop de Europese Commissie in 2013 wees in haar mededeling “Europa 2020: Een strategie voor slimme, duurzame en inclusieve groei”. Zes jaar later blijft de uitdaging bestaan. In de grensgebieden botsen de administratieve en politieke culturen. Bevoegdheden en competenties verschillen, databases zijn niet dezelfde, de middelen zijn beperkt, er is een gebrek aan ervaring en het is moeilijk om de plaatselijke mechanismes aan te passen. In 2015 noemde de Europese Commissie juridische en administratieve hinderpalen de belangrijkste rem op grensoverschrijdende samenwerking. Ook in 2015 stelde het Luxemburgse voorzitterschap plannen voor om een Europees grensoverschrijdend mechanisme uit te werken.

Om die hinderpalen weg te werken, werd in 2018 een mechanisme uitgewerkt, het *European Cross-Border Mechanism* (ECBM), dat twee soorten maatregelen bevatte. De eerste is een *European Cross Border Commitment* (ECBC), een Europese grensoverschrijdende conventie waarbij op vrijwillige basis overeengekomen wordt om één enkel juridisch systeem toe te passen op een geografisch en thematisch afgelijnd grensoverschrijdend project. Bepaalde wettelijke bepalingen van een lidstaat worden dan toegepast op het grondgebied van een buurland. De tweede is een *European Cross-Border Statement* (EBS), een Europese grensoverschrijdende verklaring, waarbij staten er zich toe verbinden door een wetwijziging een afwijking van de normale nationale wetgeving mogelijk te maken en dan de wetgeving van een buurland toe te passen.

La formation en alternance dans l’Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai. Exposé de M. Eric Hellendorff, directeur général de l’Office francophone de la Formation en Alternance (OFFA)

M. *Eric Hellendorff*, directeur général de l’Office francophone de la Formation en Alternance (OFFA), (Belgique) se propose de présenter la formation en alternance dans l’Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai. En tant qu’ancien directeur du service de placement du Forem de Tournai, il connaît bien la région et a eu grand plaisir à travailler avec ses partenaires flamands et français.

La coopération transfrontalière s’est heurtée à plusieurs entraves pointées du doigt par la Commission européenne en 2013 dans sa communication “EUROPE 2020: Une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive”. Six ans plus tard, le défi reste le même. Dans les régions frontalières, les cultures administratives et politiques s’opposent. Les compétences diffèrent, les bases de données ne sont pas les mêmes, les moyens sont limités, il y a un manque d’expérience et il est malaisé d’adapter les mécanismes locaux. En 2015, la Commission européenne a estimé que les entraves juridiques et administratives constituent le principal frein à la coopération transfrontalière. En 2015 toujours, la présidence luxembourgeoise a arrêté des projets en vue de l’élaboration d’un mécanisme transfrontalier européen.

L’*European Cross-Border Mechanism* (ECBM) a été mis en place en 2018 pour lever ces entraves. Ce mécanisme comporte deux types de mesures. Il y a tout d’abord un *European Cross Border Commitment* (ECBC), une convention européenne transfrontalière dans le cadre de laquelle il est convenu sur une base volontaire d’appliquer un même système juridique à un projet transfrontalier géographiquement et thématiquement défini. Certaines dispositions légales dans un État membre sont alors appliquées sur le territoire d’un État voisin. La deuxième mesure consiste en un *European Cross-Border Statement* (EBS), une déclaration transfrontalière européenne par laquelle des États s’engagent à permettre, par une modification de la législation, une dérogation à la législation ordinaire et à appliquer la législation d’un État voisin.

In september 2017 engageerde de Europese Commissie zich om een nauwere samenwerking in de grensoverschrijdende zones van de EU te bevorderen, om nieuwe mechanismes uit te werken om wettelijke of administratieve obstakels weg te nemen of te voorkomen. In 2018 lanceerde het DG REGIO een oproep om proefprojecten in te dienen in het kader van het initiatief b-solutions. Tot de tien geselecteerde projecten behoort dat van de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai, dat gericht is op het overdenken van vorming/alternerend leren samen met de actoren betrokken bij de vorming en bij de band tussen vorming en werkgelegenheid.

Het proefproject van de Eurometropool wil de ontwikkeling van alternerend leren als specifieke opleidingsvorm promoten als hefboom voor de sociaal-economische inschakeling, vooral in de knelpuntberoepen. Alternerend leren houdt gelijke tred met de economische en technologische ontwikkelingen, die scholen niet altijd kunnen volgen. Ongeveer 4 000 jongeren uit beroeps- en technische richtingen komen hiervoor in aanmerking. Het vertrekpunt is het uitproberen van een model dat kan worden overgenomen of aangepast in andere regio's van de EU.

Dit project is belangrijk om acht redenen: wegwerken van de mobiliteitsbelemmeringen voor de leerlingen; gelijkwaardige proceduremodaliteiten vinden; uitwisselen van good practices bevorderen; aanleren van talen (Frans en Nederlands) stimuleren; verworven werkervaring valideren; jongeren informeren over alternerend leren; interregionale complementariteit ontwikkelen; vooruitgang boeken op gebied van equivalentie of erkenning van diploma's.

De wens is om één arbeidsmarkt zonder belemmeringen te creëren. Er bestaan echter hindernissen, zoals verschillende stelsels voor de contracten voor alternerend leren, verschillende juridische modaliteiten, verschillende definities van beroepen en trajecten, niet homogene onderwijsstelsels, de taalbarrière, verschillende leeftijdsgrenzen, verschillende financiële stelsels, zwakke mobilisatie van de actoren en een imagoprobleem. Bovendien zijn er beroepen met een tekort aan kandidaten en opkomende beroepen.

En septembre 2017, la Commission européenne s'est engagée à promouvoir une coopération plus étroite dans les zones transfrontalières de l'UE pour élaborer de nouveaux mécanismes destinés à lever ou prévenir des entraves légales ou administratives. En 2018, la DG REGIO a appelé à introduire des projets pilotes dans le cadre de l'initiative b-solutions. Parmi les dix projets sélectionnés figure celui de l'Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai qui tend à mener, avec les acteurs de la formation et en tenant compte du lien entre la formation et l'emploi, une réflexion sur la formation en alternance.

Le projet pilote de l'Eurométropole tend à promouvoir le développement de la formation en alternance comme une forme spécifique de formation en tant que levier pour l'intégration socioéconomique, plus particulièrement en ce qui concerne les métiers en pénurie. La formation en alternance évolue au rythme d'un développement économique et technologique que les écoles ne sont pas toujours à même de suivre. Environ 4000 jeunes issus des orientations professionnelles et techniques entrent en ligne de compte. Le point de départ est l'expérimentation d'un modèle susceptible d'être repris et adapté dans d'autres régions de l'UE.

Ce projet est important pour huit raisons: lever les entraves à la mobilité pour les élèves; définir des modalités de procédure équivalentes; promouvoir l'échange de bonnes pratiques; favoriser l'apprentissage des langues (français ou néerlandais); valider les expériences professionnelles acquises; informer les jeunes sur l'apprentissage en alternance; développer la complémentarité interrégionale; progresser dans le domaine de l'équivalence ou de la reconnaissance des diplômes.

L'ambition est de mettre en place un marché du travail sans entraves. Il existe toutefois des obstacles: des différences au niveau des contrats d'apprentissage en alternance, des modalités juridiques et des définitions des professions et des trajets; des systèmes d'enseignement non homogènes; des barrières linguistiques; des différences entre les limites d'âge et des régimes financiers; une mobilisation insuffisante des acteurs et un problème d'image. En outre, il y a les professions pour lesquelles il n'y a pas suffisamment de candidats et les professions en croissance.

Oplossingen zijn een afwijkend regime specifiek voor de EGTS van de Eurometropool en het uitproberen van oplossingen die voorgesteld worden op basis van een pragmatisch grensoverschrijdend experiment. Dat is het proefproject, dat in twee fases verloopt.

Het eerste stadium bestaat uit een diepgaande analyse van de waargenomen stremmingen, het voorstellen van pragmatische oplossingen op korte termijn, het voorstellen van een grensoverschrijdende kaderovereenkomst en het verspreiden van het resultaat van het experiment.

De tweede stap is een kleinschalig experiment dat moet leiden naar een “formule-test”. Bij de vormingsinstellingen worden 9 à 12 leerlingen geselecteerd voor één “pilot-beroep”. De ontvangende bedrijven worden gekozen en de sociaal-economische partners van de bedrijfstak worden gemobiliseerd. Vormings- en onderwijsinstellingen verzekeren samen het vervoer van de leerlingen. Ten slotte wordt overgegaan tot een grondige evaluatie van het experiment.

Voor dit project wordt een stuurgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van de overheden bevoegd voor vorming en alternerend leren van de drie regio's. (*Applaus*)

De heer *André Postema*, moderator, (N) dankt de heer *Hellendorff* en kondigt de laatste expert, de heer *Brockes* aan, die een goede praktijk uit de regio Noordrijn-Westfalen zal voorstellen.

Best Practices Noordrijn-Westfalen – Eures/infopunt grensarbeiders

De heer *Dietmar Brockes*, lid van de *Landtag Nordrhein-Westfalen*, vindt het een eer het Beneluxparlement te kunnen toespreken. Hij begint met zichzelf voor te stellen. Hij is afgevaardigde van het parlement Noordrijn-Westfalen in Düsseldorf. Hij is voorzitter van de commissie voor Europese en Internationale Aangelegenheden. Hij is zelf uit de grensregio Duitsland-Nederland afkomstig. De meest nabije stad voor hem is niet Mönchengladbach, Krefeld of Düsseldorf, maar wel het Nederlandse Venlo, waar hij overigens

Les solutions consistent en un régime dérogatoire spécifique au EGTS de l'Eurométropole et l'expérimentation de solutions proposées sur la base d'une expérience transfrontalière pragmatique. Tel est le projet pilote, qui se déroule en deux phases.

Le premier stade consiste en une analyse approfondie des problèmes observés, la proposition de solutions pragmatiques à court terme, la proposition d'une convention-cadre transfrontalière et la diffusion des résultats de l'expérience.

Le deuxième stade consiste en une expérience à petite échelle qui débouche sur un “formule-test”. Les établissements de formation sélectionnent 9 à 12 élèves pour une profession-pilote. Les entreprises sont sélectionnées et les partenaires socio-économiques du secteur sont mobilisés. Les établissements de formation et d'enseignement assurent ensemble le transport des élèves. Enfin, il est procédé à une évaluation approfondie de l'expérience.

Il est procédé à la constitution d'un groupe directeur composé de représentants des pouvoirs publics compétents pour la formation et la formation en alternance des trois régions. (*Applaudissements*)

M. *André Postema*, modérateur, (N) remercie M. *Hellendorff* et annonce le dernier expert, M. *Brockes*, qui va présenter une bonne pratique venue de la région de Rhénanie du Nord-Westphalie.

Bonne pratique en Rhénanie du Nord-Westphalie – Eures/point d'information pour les travailleurs frontaliers

M. *Dietmar Brockes*, membre du *Landtag de Rhénanie du Nord-Westphalie*, se dit honoré de pouvoir s'adresser au Parlement Benelux. Il commence par se présenter. Il est le délégué du Parlement de Rhénanie du Nord Westphalie à Düsseldorf. Il préside la commission des Affaires européennes et internationales. Il est originaire de la région frontalière germano-néerlandaise. Pour lui, la ville la plus proche n'est pas Mönchengladbach, Krefeld ou Düsseldorf mais Venlo, aux Pays-Bas, où il a d'ailleurs étudié. Il s'excuse de ne pas parler

ook gestudeerd heeft. Hij vraagt vergeving omdat hij hier geen Frans of Nederlands spreekt, maar het Limburgse dialect kon hij moeiteloos verstaan!

Graag brengt de heer Brockes de groeten over van het parlement van Noordrijn-Westfalen. Ook bij de huidige coalitie van liberalen en christendemocraten leeft de sterke wil om de bestaande grensoverschrijdende samenwerking met de buurlanden verder uit te bouwen. Met veel plezier zal de overeenkomst tussen NRW en de Benelux begin april worden vernieuwd. De heer Brockes illustreert dit engagement met een citaat uit het regeerakkoord uit 2017 van de nieuwe coalitie in NRW: “We zullen de nauwe samenwerking die er nu al bestaat met onze Nederlandse, Belgische en Luxemburgse burens, nog intensifiëren. Naast de reeds goed draaiende samenwerking met Nederland willen we nog meer inzetten op een nauwere samenwerking met België. Zovele mensen in Noordrijn-Westfalen denken en leven elke dag grensoverschrijdend. De politiek van de deelstaat moet erop gericht zijn de grensoverschrijdende samenwerking te bevorderen, en dat te bate van de bevolking aan deze en aan de andere kant van de grens. Dat moet gebeuren op de verschillende terreinen van arbeid, onderwijs en vorming, geneeskundige verzorging, preventie en beheer van rampen, verkeer en welzijn.”

Het verheugt de heer Brockes dat ook het laatste Nederlandse regeerakkoord zo een passage bevat. Als die bekommernis aan de twee kanten van de grens leeft, kan dat de betrekkingen alleen maar intenser maken.

Arbeid en mobiliteit waren twee kernwoorden in de passage die door de heer Brockes werd aangehaald. Van de 18 miljoen inwoners die NRW telt, leven er 6 miljoen in de buurt van de 500 kilometer lange grens met Nederland en België. Toch maken maar 45 000 daarvan gebruik van de mogelijkheid om over de grens te gaan werken. We moeten inzetten op een verhoging van dat aantal door meer kansen te creëren.

In dat verband wil de heer Brockes het project EURES voorstellen, European Employment Services. Dit is een bijzonder interessant portaal voor arbeidsmobiliteit, dat werkzoekenden helpt om werk te vinden in het Europese buitenland.

français ni néerlandais mais il comprenait parfaitement le dialecte limbourgeois!

M. Brockes remet à l'assemblée les salutations du Parlement de Rhénanie du Nord-Westphalie. L'actuelle coalition de libéraux et de chrétiens-démocrates est fermement décidée à développer encore la coopération transfrontalière qui existe avec les pays voisins. L'orateur se réjouit du renouvellement, en avril, de la convention entre la RNW et le Benelux. M. Brockes illustre cet engagement par un passage de l'accord de gouvernement de 2017 de la nouvelle coalition en RNW: “Nous allons intensifier l'étroite coopération qui existe actuellement déjà avec nos voisins néerlandais, belges et luxembourgeois. Outre la coopération déjà excellente avec les Pays-Bas, nous voulons développer encore notre coopération avec la Belgique. De nombreux citoyens en Rhénanie du Nord-Westphalie pensent et vivent au quotidien dans un esprit transfrontalier. La politique de l'État fédéré doit tendre vers la promotion de la coopération transfrontalière au service de la population de part et d'autre de la frontière. Cela doit se faire dans les domaines du travail, de l'enseignement et la formation, des soins médicaux, de la prévention et de la gestion de catastrophes, de la circulation et du bien-être.”

M. Brockes se réjouit de la présence d'un passage analogue dans la récente déclaration de gouvernement néerlandaise. L'existence d'une même préoccupation de part et d'autre de la frontière ne peut que contribuer à l'intensification des relations.

Travail et mobilité sont les mots essentiels dans le passage cité par M. Brockes. Sur les 18 millions d'habitants que compte la RNW, 6 millions vivent à proximité de la frontière longue de 500 km avec les Pays-Bas et la Belgique. Pourtant, 45 000 personnes seulement profitent de la possibilité de travailler de l'autre côté de la frontière. Nous devons nous employer à augmenter ce chiffre en créant davantage de possibilités.

À cet égard, M. Brockes souhaite présenter le projet EURES, Employment Services. Il s'agit d'un portail très intéressant au regard de la mobilité du travail, qui aide les demandeurs d'emploi à trouver du travail à l'étranger en Europe. L'Allemagne, les

Duitsland, Nederland en België zijn hierbij betrokken. Het project heeft alles om tot een groot succes uit te groeien, temeer omdat het gekoppeld wordt aan zogenaamde *Grenzinfopunkte* (informatiepunten voor grensarbeiders) en *SGA's* (dienstpunten voor grensoverschrijdende arbeidsbemiddeling). Het moet gezegd dat voor al deze initiatieven collega's uit de drie landen voorbeeldig samenwerken. Dit alles past in het Europese programma *EaSI (Employment and Social Innovation)*, dat als doel heeft een Europese arbeidsmarkt zonder grenzen te bevorderen.

Sedert de start werden de middelen hiervoor stelselmatig opgetrokken en nu heeft het project al 1 miljoen euro tot zijn beschikking. Maandag zal in Eupen een nieuw samenwerkingsverdrag worden ondertekend, waardoor het aantal deelnemende partners wordt uitgebreid van 16 naar 21. Vroeger werden de middelen aangevraagd via de euregio's, nu is dat een taak voor de agentschappen.

Wat is de doelgroep van het project? Dat zijn alle burgers uit het grensgebied NRW – Nederland – België, mensen die daadwerkelijk de grens oversteken of die dat in potentie zouden kunnen doen. Het gaat om werkenden, werklozen en werkzoekenden, om studerende en afgestudeerden, om kleine en middelgrote ondernemingen. Maar het gaat ook om allerlei organisaties die zich rechtstreeks of onrechtstreeks bezighouden met de grensoverschrijdende arbeidsmarkt. Zulke organisaties zijn zowel doelgroep als partner in het project. Het gaat dan om socialezekerheidsinstellingen, financiële diensten, instellingen die zich met arbeidsrecht inlaten en gemeenten.

Wat zijn de doelstellingen van het project? We willen mensen arbeidskansen bieden en arbeidsplaatsen veilig stellen. We willen dat werkenden en werkzoekenden hun recht op vrij verkeer ten volle benutten in de grensregio. We willen een meer transparante euregionale arbeidsmarkt. We willen minder hindernissen voor de arbeidsmobiliteit: dat wil zeggen geharmoniseerde regels inzake fiscaliteit, sociale zekerheid en arbeidsrecht. We willen een grensoverschrijdende uitbouw van de communicatienetwerken en van het aanbod inzake sociale media. We willen dat de vraagzijde en de aanbodzijde inzake arbeid en onderwijs beter op elkaar worden afgestemd in de grensregio. We willen

Pays-Bas et la Belgique y sont associés. Le projet a toutes les qualités pour connaître un grand succès, d'autant plus qu'il est lié aux *Grenzinfopunkte* (points de services Médiation en emploi transfrontalier). Il convient de dire que des collègues des trois pays collaborent de manière exemplaire dans le cadre de toutes ces initiatives. Tout cela s'inscrit dans le programme européen *EaSI (Employment and Social Innovation)* qui a pour but de promouvoir un marché européen sans frontières.

Les moyens requis à cet effet ont été systématiquement majorés dès le début, de sorte que le projet dispose actuellement déjà de 1 million d'euros. Une nouvelle convention de coopération sera signée lundi à Eupen, et le nombre de partenaires participants passera ainsi de 16 à 21. Si les moyens étaient demandés par le biais de l'euregion par le passé, cette tâche est aujourd'hui assurée par les agences.

Quel est le groupe cible de ce projet? Ce sont tous les citoyens de la région frontalière RNW-Pays-Bas-Belgique, les personnes qui sont amenées à traverser la frontière ou pourraient potentiellement le faire. Il s'agit de personnes actives, de chômeurs et de demandeurs d'emploi, d'étudiants ou de diplômés, de petites et moyennes entreprises. Mais il s'agit également d'organisations diverses directement ou indirectement actives sur le marché du travail transfrontalier. De telles organisations sont à la fois groupes cibles et partenaires dans le projet. Il s'agit dans ce cas d'institutions de sécurité sociale, de services financiers, d'institutions qui s'occupent de droit du travail et de communes.

Quels sont les objectifs du projet? Nous voulons donner aux gens des possibilités de travail et préserver des emplois. Nous voulons que les personnes actives et les chercheurs d'emploi puissent pleinement utiliser leur droit à la libre circulation dans la région frontalière. Nous voulons un marché du travail eurégional transparent. Nous voulons moins d'obstacles à la mobilité du travail, ce qui suppose des règles harmonisées en matière de fiscalité, de sécurité sociale et de droit du travail. Nous voulons un développement transfrontalier des réseaux de communication et de l'offre en matière de médias sociaux. Nous voulons une meilleure adéquation dans la région frontalière entre l'offre

een betere infrastructuur voor grenspendelaars. We willen een intensifiëring van het gekwalificeerde studieadvies. We willen tot slot dat de erkenning van beroeps- en studiekwalificaties uit het buitenland sneller verloopt. In dat verband geeft de heer Brockes het hoopvol stemmende voorbeeld van de erkenning van opvoeders uit het buurland zoals die sinds begin van dit jaar in NRW geldt.

Hierna snijdt de heer Brockes het thema van de *Grenzinfopunkte* (GIP's) aan. Deze informatiepunten aan de grens helpen burgers die over de grens hun heil willen zoeken op de arbeidsmarkt of in het onderwijs, op een heel praktische manier. Wat zijn de effecten van werken of studeren over de grens op de belastingen van deze burgers, op hun ziekteverzekering, pensioen, kindergeld? Wat zijn de rechten en plichten van werkgevers en onderwijsverstrekkers? Hoe zit het met de verschillen inzake wetgeving en regelgeving aan de twee kanten van de grens?

Momenteel bestaan er al zulke GIPs in Aken, Kerkrade-Herzogenrath, Mönchengladbach, Kleve, Gronau, Maastricht en Maasmechelen. SGA's of servicepunten voor grensoverschrijdende arbeidsbemiddeling zijn er al in Kerkrade-Herzogenrath, Gronau en Maastricht. In de loop van het jaar komt er ook een in Eupen. Het is de bedoeling GIP's en SGA's onder één dak te brengen, zogenaamde *one stop shops*, zodat de "klant" zowel voor praktische informatie als voor arbeidsbemiddeling op één plaats kan aankloppen. Nettetal/Kaldenkirchen zal daar de spits afbijten, hopelijk snel gevolgd door Eupen, Bocholt en Kleve.

De financiering van dit alles was gedurende jaren onzeker. De heer Brockes is dan ook verheugd dat de verdere financiering een zeer soliede basis kreeg. De financiering is daarmee verzekerd tot eind 2020. Daarna is er zowel vanwege Nederland als vanwege NRW de toezegging om de grensinformatiepunten ook na 1 januari 2021 voort te zetten, vanuit eigen middelen.

De heer Brockes acht het zeer de moeite waard dat de politiek zich hiervoor inzet. Mensen die in

et la demande en matière d'emploi. Nous voulons une meilleure infrastructure pour les navetteurs transfrontaliers. Nous voulons une intensification de l'orientation qualifiée. Enfin, nous voulons une reconnaissance plus rapide des qualifications professionnelles et des études à l'étranger. M. Brockes cite à ce propos l'exemple encourageant de la reconnaissance, depuis le début de cette année en RNW, des éducateurs du pays voisin.

M. Brockes aborde ensuite le thème des *Grenzinfopunkte* (GIP's), les points d'information frontaliers. Ces derniers aident de manière très pratique les citoyens qui souhaitent tenter leur chance sur le marché de l'emploi ou dans l'enseignement de l'autre côté de la frontière. Quelles sont les conséquences du fait de travailler ou d'étudier de l'autre côté de la frontière pour les impôts de ces citoyens, leur assurance-maladie, leur pension, leurs allocations familiales? Quels sont les droits et devoirs des employeurs et des organes d'enseignement? Qu'en est-il des différences en matière de législation et de réglementation de part et d'autre de la frontière?

De tels GIP existent actuellement déjà à Aix-la-Chapelle, Kerkrade-Herzogenrath, Mönchengladbach, Kleve, Gronau, Maastricht et Maasmechelen. Les SGA ou points services de placement transfrontalier sont déjà implantés à Kerkrade-Herzogenrath, Gronau et Maastricht. Il y en aura également un dans le cours de l'année à Eupen. L'objectif est de regrouper les GIP et les SGA sous un même toit, les *one stop shops*, afin que le "client" puisse s'adresser à un même organe pour obtenir des informations pratiques et bénéficier d'un service de placement. Nettetal/Kaldenkirchen sera le premier, suivi rapidement, il faut l'espérer, par Eupen, Bocholt et Kleve.

Le financement de ces projets a été incertain pendant de nombreuses années. M. Brockes se félicite dès lors que le financement ultérieur repose désormais sur des bases solides et sera ainsi assuré jusque fin 2020. Les Pays-Bas comme la RNW se sont engagés à maintenir les points d'information frontaliers par la suite, au-delà du 1^{er} janvier 2021, par le recours à des moyens propres.

Pour M. Brockes, il conviendrait que le monde politique se mobilise à cet effet. Les personnes

grensregio's wonen, moeten maximale kansen krijgen om zich op het vlak van studie en werk ook over de grens te ontplooiën. Taalbarrières en mentaliteitsverschillen kunnen dat in de weg staan, daar moet men zich dus bewust van zijn. Zo hecht men op de Nederlandse arbeidsmarkt bijvoorbeeld veel minder belang aan formaliteiten en getuigschriften dan op de Duitse.

Een ander obstakel voor de arbeidsmobiliteit is vaak de stroeve materiële mobiliteit. We hebben hier vandaag al verschillende voorbeelden van gehoord. De deelstaatregering van NRW kreeg alvast de opdracht zulke obstakels uit de weg te ruimen. Grensregio's hebben een alomvattend grensoverschrijdend mobiliteitsplan nodig. Dat moet zich niet uiten in een star abstract plan, maar in vele kleine concrete maatregelen die het reizen over de grens vergemakkelijken. Nu al is er een goede mobiliteitsdialoog tussen NRW en vijf Nederlandse provincies (Gelderland, Limburg, Overijssel, maar ook Noord-Brabant en Zuid-Holland). Die dialoog is erop gericht het grensoverschrijdende openbaar vervoer voor reizigers te verbeteren, onder meer via ingrepen aan de infrastructuur, denk maar aan de elektrificatie van grensoverschrijdende spoorlijnen. Maar het gaat ook over het scheppen van gunstige voorwaarden voor een grensoverschrijdend ticketstelsel of voor grensoverschrijdende carpooling, met dynamische informatieborden. En het gaat natuurlijk ook over verbetering van de grensoverschrijdende busverbindingen.

Deze bestaande dialoog werd in februari nog verdiept door de ondertekening in Zwolle van een gemeenschappelijke agenda. Dat werkprogramma zal bij een volgend treffen eind maart in Arnhem al intensief worden besproken.

Al deze samenwerking werpt stilaan vruchten af. We moeten dus blijven investeren in grensoverschrijdende arbeidsmobiliteit. Wie aan een grens woont, mag zijn horizont niet laten stoppen aan die grens, maar moet een 360 gradenblik hebben. Dat geldt niet alleen voor de politici en administraties uit grensregio's, maar voor alle inwoners. Zij moeten ervan doordrongen zijn dat 360 graden veel meer te bieden hebben dan 180, dat ze over de grens kunnen wonen, werken, studeren, inkopen doen, zich ontspannen. Kortom, dat ze kwaliteitsvol kunnen

qui habitent en région frontalière doivent bénéficier d'un maximum de chances pour pouvoir aussi se réaliser de l'autre côté de la frontière sur le plan des études et du travail. Les barrières linguistiques et les différences de mentalité peuvent constituer des obstacles dont il faut être conscient. Ainsi, on attache beaucoup moins d'importance aux formalités et aux attestations sur le marché du travail néerlandais que sur le marché allemand.

La mobilité matérielle rigide constitue souvent une autre entrave à la mobilité du travail. Nous avons déjà entendu évoquer aujourd'hui plusieurs exemples. Il a été demandé au Land de RNW de lever ces obstacles. Les régions frontalières ont besoin d'un plan de mobilité transfrontalier général. Cela ne doit pas se traduire par un plan abstrait et rigide mais plutôt par de nombreuses petites mesures concrètes qui facilitent les déplacements par-delà la frontière. Aujourd'hui déjà, un dialogue fructueux en matière de mobilité a été mis en place entre la RNW et cinq provinces néerlandaises (Gueldre, Limbourg, Overijssel, mais aussi Brabant septentrional et Hollande méridionale). Ce dialogue tend à améliorer le transport public transfrontalier pour les usagers, entre autres par des interventions au niveau de l'infrastructure, comme l'électrification de lignes ferroviaires transfrontalières. Mais il s'agit aussi de mettre en place des conditions favorables au système de billetterie transfrontalier ou au covoiturage transfrontalier, avec des panneaux d'information dynamiques. Il faut bien évidemment aussi améliorer les liaisons de bus transfrontalières.

Ce dialogue existant a encore été approfondi en février par la signature à Zwolle d'un agenda commun. Ce programme de travail fera l'objet d'une discussion intensive lors d'une prochaine réunion qui se tiendra à Arnhem à la fin du mois de mars.

Cette coopération commence peu à peu à porter ses fruits. Nous devons donc continuer à investir dans la mobilité du travail transfrontalière. Celui qui habite à proximité d'une frontière ne doit pas limiter son horizon à celle-ci mais doit pouvoir disposer d'un champ de vision de 360°. Cela vaut non seulement pour les politiques et les administrations de la région mais encore pour l'ensemble des habitants. Ils doivent être convaincus que 360° offrent bien plus de possibilités que 180, qu'ils peuvent aller habiter, travailler, étudier, faire des achats, se

leven in een daadwerkelijk eengemaakt Europa.
(*Applaus*)

De heer *André Postema*, moderator, (N) dankt de heer Brockes en hoopt hem vlug terug te zien in Düsseldorf. Hij geeft de leden nu de kans om vragen te stellen aan de experts.

Mevrouw *Reina de Bruijn-Wezeman* (N) wil het hebben over gratis openbaar vervoer, het voorbeeld van Tallinn en het Luxemburgse voorstel. Er was de uitnodiging aan de andere Beneluxlanden om ook gratis openbaar vervoer in te voeren. Wat mevrouw De Bruijn betreft, zal dat niet gebeuren. Een evaluatie van het experiment in Tallinn werd in december 2018 door gepubliceerd Oded Cats van de TU Delft. In Tallinn was het experiment financieel aantrekkelijk omdat het gratis vervoer enkel gold voor de inwoners, die zich dus in Tallinn moesten inschrijven en daar belastingen betalen. Degelijk verdienmodel zou in onze landen niet aan de orde zijn. Er is echter gebleken dat het aantal autokilometers niet is verminderd, maar wel het aantal mensen die het openbaar vervoer gebruikten. Dat zijn dus mensen die voorheen liepen. Dat willen we ook niet. De heer Cats betreurde dat Luxemburg geen kennis heeft genomen van deze evaluatie vooraleer zijn experiment aan te kondigen. De heer Draps sprak gisteren ook over het experiment in Hasselt, waar ook vooral voetgangers en fietsers overstapten naar het openbaar vervoer. In Tallinn speelde natuurlijk ook mee dat mensen het openbaar vervoer zijn gaan gebruiken voor wie dat daarvoor te duur was, maar we moeten toch nota nemen van deze evaluatie, het doel is immers minder files.

De heer *Jef Van den Bergh* (B) sluit zich daarbij aan. Hij vraagt zich af wat vandaag het effect is op het autogebruik in Tallinn en of er een effect is op de luchtkwaliteit. In Hasselt bleken vooral voetgangers en fietsers over te stappen op het openbaar vervoer en dan zijn we fout bezig. In Vlaanderen hanteren we het STOP-principe, waarbij we voorrang geven aan voetgangers en fietsers. Als het

détendre de l'autre côté de la frontière. Bref, qu'ils peuvent vivre une existence de qualité dans une Europe réellement unifiée. (*Applaudissements*)

M. *André Postema*, modérateur, (N) remercie M. Brockes et espère le revoir très rapidement à Düsseldorf. Il donne à présent la parole aux membres qui pourront adresser leurs questions aux experts.

Mme *Reina de Bruijn-Wezeman* (N) souhaite tout d'abord revenir sur les exemples de Tallinn et du Luxembourg en matière de gratuité des transports publics. L'invitation avait été faite aux autres pays du Benelux d'instaurer eux aussi cette gratuité. En ce qui concerne Mme De Bruijn, cela ne se fera pas. Une évaluation de l'expérience de Tallinn a été publiée en décembre 2018 par Oded Cats, de la TU Delft. L'expérience était financièrement attrayante à Tallinn parce que la gratuité ne concernait que les habitants, qui devaient s'y inscrire et y payer des impôts. Un tel modèle d'exploitation ne serait pas à l'ordre du jour dans nos pays. Il est toutefois apparu que si le nombre de personnes qui empruntent les transports publics a augmenté, le nombre de kilomètres parcourus en voiture n'a pas diminué. Les nouveaux usagers sont donc des personnes qui optaient précédemment pour la marche à pied. Nous ne voulons pas non plus de cette formule. M. Cats a regretté que le Luxembourg n'ait pas pris connaissance de cette évaluation avant d'annoncer le lancement de son projet. M. Draps a également parlé hier de l'expérience menée à Hasselt, où, là aussi, ce sont principalement des piétons et des cyclistes qui sont passés au transport en commun. À Tallinn, il y a bien sûr le fait que des usagers, pour qui cette option était précédemment trop onéreuse, se sont mis à utiliser les transports en commun. Mais nous devons néanmoins tenir compte de cette évaluation puisque l'objectif est en effet de réduire les files.

M. *Jef Van den Bergh* (B) se joint aux propos qui viennent d'être tenus. Il se demande quel est aujourd'hui à Tallinn l'effet de la gratuité sur l'utilisation de la voiture et éventuellement sur la qualité de l'air. Il s'est avéré à Hasselt que ce sont surtout des piétons et des cyclistes qui ont opté pour les transports en commun et, dans ce cas, nous ne sommes pas sur la bonne voie. En Flandre, nous

openbaar vervoer gratis is, tasten we het stappen en trappen aan.

De heer *Aadu Must*, ondervoorzitter van de Baltic Assembly, werpt op dat in Tallinn, toen het openbaar vervoer gratis werd, niet alleen meer mensen dat openbaar vervoer gingen gebruiken, maar ook meer mensen of de fiets staptten, omdat fietsen veiliger werd. Hij heeft geen precieze gegevens over het aantal auto's, maar als hij om zich heen kijkt, ziet hij wel een veiliger weg. De levenskwaliteit is verbeterd.

Mevrouw *Patricia Creutz* (B) dankt de heer Brockes voor zijn komst naar Luxemburg en zijn deelname aan dit themadebat.

De grensinfopunten zijn een succesverhaal. Een enig loket voor alle bezorgdheden en voor iedereen die vragen heeft, kan een grote meerwaarde zijn voor de Benelux en haar partners.

De Benelux heeft ook een project uitgewerkt, de automatische erkenning van de diploma's. In januari heeft de Baltische Assemblee dezelfde beslissing genomen. We moeten hetzelfde doen voor de beroepskwalificaties om de jongeren ervan te overtuigen dat een vak geen negatieve keuze is. Daarvan moet ook een automatisme worden gemaakt. Het is de weg voor jongeren naar knelpuntberoepen, maar betekent ook integratie via vorming voor jongeren die geen studies kunnen doen.

Mevrouw De Bruijn heeft aangegeven dat het gratis openbaar vervoer in Tallinn wellicht geen ideale oplossing is. Mevrouw Creutz was onlangs echter in Tallinn en zag er veel jongeren en schoolklassen op het openbaar vervoer. Bij ons hebben scholen die mogelijkheid niet. Het belangrijkste is dat het openbaar vervoer betrouwbaar is, anders kiest men eerder voor de auto, de mensen willen immers op tijd komen. Betrouwbaarheid en goede kwaliteit zijn de oplossingen.

appliquons le principe du STOP, c'est-à-dire que nous accordons la priorité aux piétons et aux cyclistes. Instaurer la gratuité des transports publics, c'est précisément modifier les comportements des piétons et des cyclistes.

M. *Aadu Must*, vice-président de l'Assemblée balte objecte que lorsque les transports publics sont devenus gratuits à Tallinn, davantage de personnes les ont empruntés mais aussi que beaucoup d'autres se sont mises à utiliser le vélo devenu plus sûr. Il ne dispose pas de données précises sur le nombre de voitures mais lorsqu'il regarde autour de lui, il constate que les rues sont devenues plus sûres. La qualité de vie s'est améliorée.

Mme *Patricia Creutz* (B) remercie M. Brockes d'être venu à Luxembourg et d'avoir participé à ce débat thématique.

Les points d'information frontaliers sont un succès. Il s'agit véritablement de guichets uniques et s'ils permettent d'apporter une réponse à toutes les préoccupations et à toutes les questions, ils peuvent constituer une importante plus-value pour le Benelux et ses partenaires.

Le Benelux a également conçu un projet, celui de la reconnaissance automatique des diplômes. L'Assemblée balte a pris une décision identique en janvier. Nous devons faire de même pour les qualifications professionnelles afin de convaincre les jeunes que le choix d'un métier ne constitue pas une option négative. Il faut, là aussi, introduire un automatisme. Cela ouvre aux jeunes la voie vers les métiers en pénurie mais permet aussi, pour les jeunes qui n'ont pas la possibilité de faire des études, une intégration par le biais de la formation.

Mme De Bruijn estime que la gratuité des transports communs à Tallinn ne constitue pas une solution idéale. Mme Creutz s'est toutefois rendue récemment à Tallinn et a pu y observer la présence de nombreux jeunes et de classes d'écoles dans les transports en commun. Les écoles ne disposent pas de cette possibilité chez nous. Le plus important est que les transports en commun soient fiables, faute de quoi l'on optera plutôt pour la voiture car les gens veulent arriver à temps à destination. La fiabilité et la qualité, voilà les solutions.

De heer *André Postema*, moderator, (N) beluisterde een hoop passie maar hoorde geen concrete vragen. Aangezien er geen verder vragen zijn, dankt hij de leden van het panel en wil hij nog enkele highlights aanstippen.

De heren Hellendorf en Brockes sloten in hun uiteenzettingen nauw aan met onze discussie van vrijdagmiddag, toen het ging over het juiste regelgevende en juridische kader om grensoverschrijdende mobiliteit te bevorderen. Hun praktijkvoorbeelden over de leer-werktrajecten in de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai en de Europese tewerkstellingsdiensten en grensinformatiepunten in Noordrijn-Westfalen laten zien dat grensoverschrijdende mobiliteit niet alleen betere regels vergt, maar ook meer regie om grensbewoners te ondersteunen bij hun zoektocht naar het juiste werk of de passende studie.

De collega's uit de Baltic Assembly brachten verhelderende ideeën over gratis openbaar vervoer. Die lessen nemen we in de Benelux alvast mee. In de Baltische staten is men ook bezig met de Rail Baltica, een nieuwe spoorcorridor van bijna 900 kilometer. Van zo een prestigieus traject kunnen we in de Benelux alleen maar dromen. Met Europese hulp kunnen er dus nog transnationale spoorlijnen worden uitgebouwd. Het spoor is een technologie van 180 jaar oud, maar het is verre van afgeschreven, als we er maar willen in investeren.

De discussie met minister Bellot over de concrete uitdagingen voor het grensoverschrijdend openbaar vervoer in de Benelux was vinnig, maar leerrijk. De Benelux zal zich intensief moeien met het dossier-drielandentrein, zodat deze verbinding tussen Aken, Maastricht en Luik ook daadwerkelijk een drielandentrein wordt. Voorts leerde de heer Postema uit het debat dat het niet volstaat om in elke trein een nieuw automatisch remsysteem te installeren. Pas als men de informatietechnologie die hierachter schuilt, ook Europees standaardiseert, zullen we in de toekomst ook daadwerkelijk op elkaars spoornetwerken kunnen rijden. Ook daar zou een mooie rol voor het Beneluxparlement

M. *André Postema*, modérateur, (N) a entendu de nombreux propos passionnés mais par de questions concrètes. Puisqu'il n'y a pas de questions, il remercie les membres du panel et souhaite rap-peler un certain nombre de points forts.

Les exposés de MM. Hellendorf et Brockes se sont inscrits dans le prolongement de notre discussion de vendredi après-midi sur le cadre réglementaire et juridique approprié pour promouvoir la mobilité transfrontalière. Leurs exemples pratiques concernant la formation en alternance dans l'Europemétropole Lille-Courtrai-Tournai ainsi que les services de placement européen et les points d'information frontaliers en Rhénanie du Nord-Westphalie montrent que la mobilité transfrontalière requiert non seulement des règles plus adéquates mais aussi davantage d'organisation pour aider les habitants des régions frontalières dans leur recherche d'un travail ou d'études appropriés.

Les collègues de l'Assemblée balte nous ont fait part d'idées éclairantes au sujet de la gratuité des transports en commun. Nous allons très certainement en tirer les enseignements pour le Benelux. Les États baltes se sont également attelés au Rail Baltica, un nouveau corridor ferroviaire de près de 900 km. Dans le Benelux, un projet aussi prestigieux serait de l'ordre du rêve. Des lignes ferroviaires transnationales peuvent donc encore être construites avec des aides européennes. Le rail a beau être une technologie vieille de 180 ans, il est loin d'être dépassé, pour autant bien entendu que l'on soit disposé à investir.

La discussion avec le ministre Bellot sur les défis pour les transports en communs transfrontaliers dans le Benelux a été quelque peu mordant mais riche en enseignements. Le Benelux va s'occuper intensivement du dossier du train des trois pays afin que cette liaison entre Aix-la-Chapelle, Maastricht et Liège devienne un véritable train des trois pays. Pour le surplus, M. Postema retiendra du débat qu'il ne suffit pas d'installer un nouveau système de freinage automatique sur chaque train. À l'avenir, nous ne pourrons circuler sur nos différents réseaux ferroviaires que si la technologie informatique sous-jacente fait l'objet d'une standardisation, également au niveau européen. Ce serait là encore un rôle

weggelegd kunnen zijn, maar dat laat de moderator graag aan rapporteur Van den Bergh over.

De voorzitter wenst niet alleen de moderator te danken, maar ook al de experts, en in het bijzonder de heer Brockes die een mooi beeld lanceerde: een grens mag het blikveld niet verengen, maar grensbewoners moeten hun blik verruimen tot 360 graden. Hij is ook de Baltische delegatie erkentelijk voor hun aanwezigheid en overhandigt graag een cadeautje namens de Beneluxassemblee. *(Applaus)*

Hiermee is de agenda van deze tweedaagse afgehandeld. De voorzitter dankt alle leden voor hun bijdrage aan het vruchtbare debat. Hij wenst ook de diensten te bedanken: secretaris-generaal mevrouw Christine Bogaert, de heer Laurent Scheeck van de dienst Internationale Betrekkingen van de Luxemburgse Kamer van volksvertegenwoordigers en al het andere personeel van de *Chambre*, de tolken en andere medewerkers. *(Applaus)* De voorzitter wenst iedereen een behouden thuiskomst en maakt een afspraak voor de volgende tweedaagse sessie, hier in Luxemburg midden juni.

De vergadering wordt gesloten om 12.47 uur.

intéressant à jouer pour le Parlement Benelux mais le modérateur laisse volontiers au rapporteur, M. Van den Bergh, le soin de se pencher sur ce dossier.

Le président tient à remercier le modérateur mais aussi tous les experts et en particulier M. Brockes qui a proposé une belle image: une frontière ne doit pas rétrécir l'horizon mais bien l'élargir à 360°. Il est également reconnaissant aux représentants de l'Assemblée balte pour leur présence et leur remet un petit cadeau au nom de l'assemblée Benelux. *(Applaudissements)*

L'ordre du jour des deux journées est ainsi épuisé. Le président remercie tous les membres pour leur contribution à ce débat fructueux. Il tient également à remercier les services: la secrétaire générale, Mme Christine Bogaert, M. Laurent Scheeck, du service des Relations internationales de la Chambre des Députés du Luxembourg, ainsi que tous les autres membres du personnel de la Chambre, les interprètes et tous les autres collaborateurs. *(Applaudissements)*. Le président souhaite à chacun un bon retour et prend date pour la prochaine session de deux jours qui se tiendra ici, à Luxembourg, à la mi-juin.

La séance est levée à 12 heures 47.