

# Benelux Interparlementaire Assemblee

Zitting 2022

## BEKNOPT VERSLAG VAN DE VERGADERINGEN

Plenumvergaderingen  
van 17 en 18 juni 2022<sup>(1)</sup>

De Benelux Interparlementaire Assemblee (afgekort “Beneluxparlement”) hield op vrijdag 17 en zaterdag 18 juni 2022 haar plenaire vergadering onder het voorzitterschap van mevrouw *Patricia Creutz*.

# Assemblée Interparlementaire Benelux

Session 2022

## COMPTE RENDU ANALYTIQUE DES RÉUNIONS

Séances plénières  
des 17 et 18 juin 2022<sup>(1)</sup>

L’Assemblée interparlementaire Benelux (en abrégé “Parlement Benelux”) a tenu ces vendredi 17 et samedi 18 juin 2022 sa séance plénière sous la présidence de Mme *Patricia Creutz*.

<sup>(1)</sup> Deze vergadering vond plaats in het *Parlement de Wallonie* in Namen.

<sup>(1)</sup> Cette réunion a eu lieu au Parlement de Wallonie à Namur.

**Plenumvergaderingen  
van 17 en 18 juni 2022**

<b>VRIJDAG 17 JUNI 2022 OM 14 UUR</b>	
<b>THEMADEBAT OVER DUURZAME MOBILITEIT</b>	
<b>VOORZITTER:</b> de heer Yves EVRARD	
<b>RAPPORTEURS:</b> mevrouw SASKIA KLUIT en de heren Nicolas PARENT en Jef VAN DEN BERGH	
<b>MODERATOR:</b> de heer Jef VAN DEN BERGH	
<b>OPENING VAN DE VERGADERING</b>	
<b>14.00-14.10</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Welkomstwoord door de heer Jean-Claude MARCOURT, voorzitter van het Waals Parlement</li> <li>• Welkomst- en dankwoord door mevrouw Patricia CREUTZ, voorzitster van het Beneluxparlement</li> </ul>
<b>14.10-14.20</b>	<b>INLEIDING DOOR DE RAPPORTEUR, de heer Nicolas PARENT</b>
<b>EERSTE LUIK – DUURZAAM TRANSPORT</b>	
<b>14.20-15.00</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uiteenzetting door de heer Frans TIMMERMANS, uitvoerend vicevoorzitter van de Europese Commissie, Eurocommissaris voor de - ZOOM</li> <li>• Debat</li> </ul>
<b>TWEEDE LUIK – GRENSOVERSCHRIJDENDE MULTIMODALITEIT EN MODAL SHIFT</b>	
<b>14.50-15.35</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uiteenzetting door de heer Pierre COURBE, verantwoordelijke voor Mobiliteit bij <i>Inter Environnement Wallonie</i> (België)</li> <li>• Uiteenzetting door de heer Frank VANSTEENKISTE, adviseur bij de <i>Direction de la Planification de la Mobilité</i> (Luxemburg)</li> <li>• Debat</li> </ul>
<b>15.35-15.50</b>	<b>KOFFIEPAUZE</b>
<b>DERDE LUIK – PERSONENVERVOER MET EEN FOCUS OP HET FIETSBELEID</b>	

**Séances plénières  
des 17 et 18 juin 2022**

<b>VENDREDI 17 JUIN 2022 À 14 HEURES</b>	
<b>DÉBAT THÉMATIQUE SUR LA MOBILITÉ DURABLE</b>	
<b>PRÉSIDENT:</b> M. Yves EVRARD	
<b>RAPPORTEURS:</b> MME SASKIA KLUIT et MM. Nicolas PARENT et Jef VAN DEN BERGH	
<b>MODÉRATEUR:</b> M. Jef VAN DEN BERGH	
<b>OUVERTURE DE LA SÉANCE</b>	
<b>14.00-14.10</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Allocution de bienvenue de M. Jean-Claude MARCOURT, président du Parlement wallon</li> <li>• Paroles de bienvenue et de remerciement de Patricia CREUTZ, présidente du Parlement Benelux</li> </ul>
<b>14.10-14.20</b>	<b>INTRODUCTION PAR LE RAPPORTEUR, M. Nicolas PARENT</b>
<b>PREMIER VOLET – LA DURABILITÉ ET LE TRANSPORT</b>	
<b>14.20-15.00</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exposé de M. Frans TIMMERMANS, vice-président exécutif de la Commission européenne en charge du - ZOOM</li> <li>• Débat</li> </ul>
<b>DEUXIÈME VOLET – LA MULTIMODALITÉ TRANSFRONTALIÈRE ET LE MODAL SHIFT</b>	
<b>14.50-15.35</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exposé de M. Pierre COURBE, chargé de mission Mobilité chez Inter Environnement Wallonie</li> <li>• Exposé de M. Frank VANSTEENKISTE, Conseiller, Direction de la Planification de la Mobilité (Luxembourg)</li> <li>• Débat</li> </ul>
<b>15.35-15.50</b>	<b>PAUSE-CAFÉ</b>
<b>TROISIÈME VOLET – LE TRANSPORT DE PERSONNES, AVEC UN FOCUS SUR LA POLITIQUE DU VÉLO</b>	

<p><b>15.50-17.00</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uiteenzetting door mevrouw Vivianne HEIJNEN, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (Nederland) - <b>VIDEOBOODSCHAP</b></li> <li>• Uiteenzetting door de heer Georges GILKINET, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit (België)</li> <li>• Uiteenzetting door de heer Marco TE BRÖMMELSTROET, "Fietsprofessor", Universiteit van Amsterdam, coauteur van het boek 'Het recht van de snelste. Hoe ons verkeer steeds asocialer werd.' - <b>ZOOM</b></li> <li>• Debat</li> </ul>	<p><b>15.50-17.00</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exposé de Mme Vivianne HEIJNEN, <i>Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat</i> (Pays-Bas) - <b>MESSAGE VIDÉO</b></li> <li>• Exposé de M. Georges GILKINET, Vice-Premier ministre et ministre de la Mobilité (Belgique)</li> <li>• Exposé de M. Marco TE BRÖMMELSTROET, "professeur de cyclisme", <i>Universiteit van Amsterdam</i>, coauteur du livre '<i>Het recht van de snelste. Hoe ons verkeer steeds asocialer werd.</i>' - <b>ZOOM</b></li> <li>• Débat</li> </ul>
<b>VIERDE LUIK – BEST PRACTICES</b>	
<p><b>17.00-17.20</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uiteenzetting door mevrouw Sidsel BIRK HJULER, <i>Head of Office, Cycle Superhighways of the Capital Region (Copenhagen, Denmark)</i> - <b>ZOOM</b></li> <li>• Uiteenzetting door de heer Aadu MUST, ondervoorzitter van de Baltische Assemblée</li> <li>• Uiteenzetting door de heer Yves EVRARD, lid van de <i>Conseil Parlementaire Interrégional – Grande Région</i></li> </ul>	<p><b>17.00-17.20</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exposé de Mme Sidsel BIRK HJULER, <i>Head of Office, Cycle Superhighways of the Capital Region (Copenhagen, Denmark)</i> - <b>ZOOM</b></li> <li>• Exposé de M. Aadu MUST, Vice-président de l'Assemblée balte</li> <li>• Exposé de M. Yves EVRARD, membre du Conseil Parlementaire Interrégional – Grande Région</li> </ul>
<p><b>17.20-17.30</b></p> <p style="text-align: center;"><b>CONCLUSIES DOOR DE RAPPORTEUR, mevrouw Saskia KLUIT</b></p>	<p><b>17.20-17.30</b></p> <p style="text-align: center;"><b>CONCLUSIONS PAR LA RAPPORTRICE, Mme Saskia KLUIT</b></p>
<p><b>17.30-18.00</b></p> <p style="text-align: center;"><b>T h e m a W a t e r s t o f</b></p> <p>Rapporteurs: de heer Wouter De Vriendt en mevrouw Saskia Kluit – Voorstel van aanbeveling – Bespreking – Stemming</p>	<p><b>17.30-18.00</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Hydrogène</b></p> <p>Rapporteurs: M. Wouter De Vriendt et Mme Saskia Kluit – Proposition de recommandation – Discussion – Vote</p>

**Zaterdag 18 juni 2022 om 10 uur****1. Opening van de vergadering door mevrouw Patricia Creutz, voorzitster van het Beneluxparlement****2. Het goederenvervoer per vrachtwagen**

Rapporteurs: mevrouw Patricia Creutz en de heer Jef Van den Bergh – Voorstel van aanbeveling – Bespreking – Stemming

**3. De problematiek van de grensoverschrijdende pensioenen**

Rapporteur: de heer Johan Deckmyn – Voorstel van aanbeveling – Bespreking – Stemming

**4. Internationale voetbalveiligheid**

Tussentijds verslag door de heer Jef Van den Bergh

**5. Desinformatie en Fake News**

Tussentijds verslag door mevrouw Gwenaëlle Grovonius

**6. De samenwerking van de Benelux-landen inzake defensie, de Europese dimensie van defensie en de bijdrage van de Benelux-landen in de EU-initiatieven inzake veiligheid en defensie**

Tussentijds verslag door de heer Johan Deckmyn

**7. De problematiek van het grensoverschrijdend demonstratietoerisme**

Tussentijds verslag door de heer Hans Verreyt, ondervoorzitter van de commissie voor Justitie en Veiligheid

**8. Werkbezoek aan de waterstofinstallatie in Wesseling, Keulen, 16 mei 2022**

Verslag door de heer Yves Evrard, voorzitter van de commissie voor Financiën en Mobiliteit

**9. Ontmoeting met de heer Jean Asselborn, minister van Buitenlandse en Europese Zaken van Luxemburg en voorzitter van het Comité van Ministers van de Benelux Unie, Luxemburg, 30 mei 2022**

Verslag door mevrouw Patricia Creutz, voorzitster van het Beneluxparlement

**Samedi 18 juin 2022 à 10 heures****1. Ouverture de la séance par Mme Patricia Creutz, présidente du Parlement Benelux****2. Le transport de marchandises par camion**

Rapporteurs: Mme Patricia Creutz et M. Jef Van den Bergh – Proposition de recommandation – Discussion – Vote

**3. La problématique des pensions transfrontalières**

Rapporteur: M. Johan Deckmyn – Proposition de recommandation – Discussion – Vote

**4. La sécurité internationale du football**

Rapport intermédiaire par M. Jef Van den Bergh

**5. Désinformation et Fake News**

Rapport intermédiaire par Mme Gwenaëlle Grovonius

**6. La coopération des pays du Benelux en matière de défense, la dimension européenne de la défense et la contribution des pays du Benelux aux initiatives de l'UE en matière de sécurité et de défense**

Rapport intermédiaire par M. Johan Deckmyn

**7. La problématique du “tourisme manifestations transfrontalier”**

Rapport intermédiaire par M. Hans Verreyt, vice-président de la commission de la Justice et de la Sécurité

**8. Visite de l'installation hydrogène à Wesseling, Cologne, 16 mai 2022**

Rapport par M. Yves Evrard, président de la commission des Finances et de la Mobilité

**9. Rencontre avec M. Jean Asselborn, ministre des Affaires étrangères et européennes de Luxembourg en président du Comité de ministres de l'Union Benelux, Luxembourg, 30 mai 2022**

Rapport par Mme Patricia Creutz, présidente du Parlement Benelux

**10. Conference of the Baltic Assembly and the Baltic Council of Ministers “Education, science and innovations – key to sustainable and prosperous regional development in the Baltic States”, Riga, 13 mei 2022**

Verslag door mevrouw Patricia Creutz

**11. Meeting of the Health, Welfare and Family Committee of the Baltic Assembly, Tallinn, 9-10 juni 2022**

Verslag door mevrouw Patricia Creutz/de heer Peter Ester

**12. Neerlegging van antwoorden van de regeringen op vroeger aangenomen aanbevelingen en schriftelijke vragen**

**10. Conference of the Baltic Assembly and the Baltic Council of Ministers “Education, science and innovations – key to sustainable and prosperous regional development in the Baltic States”, Riga, 13 mai 2022**

Rapport par Mme Patricia Creutz

**11. Meeting of the Health, Welfare and Family Committee of the Baltic Assembly, Tallinn, 9-10 juin 2022**

Rapport par Mme Patricia Creutz/M. Peter Ester

**12. Dépôt de réponses des gouvernements à des recommandations et questions écrites antérieures**

## **Plenaire vergadering van vrijdag 17 juni 2022**

### **Opening van de vergadering**

De voorzitster, mevrouw Patricia Creutz (B), opent de vergadering om 14.00 uur in het Waals Parlement te Namen. Zij heet de aanwezigen en de deelnemers via videoverbinding welkom op deze plenaire zomervergadering. Ze dankt de heer Jean-Claude Marcourt, voorzitter van het Waals Parlement, die de assemblee ontvangt. De voorzitster verwelkomt de heer Alain de Muyser, secretaris-generaal van de Benelux Unie, mevrouw Karlijn van Bree, die de vergadering bijwoont namens de Nederlandse ambassadeur, de heer Pieter Jan Kleiweg de Zwaan, en de leden van de Baltische delegatie en alle sprekers in het themadebat. Het verheugt haar dat Europees commissaris voor de "Green deal", de heer Frans Timmermans, de vergadering zal toespreken via videoverbinding.

### **Mededelingen**

De voorzitster vervolgt met enkele mededelingen.

### **Berichten van verhindering**

Vrijdag en zaterdag: de heren Daan de Kort, Joris Nachtergaele en Benoît Piedboeuf.

### **Praktische mededelingen**

De vergadering zal tot ongeveer 18.00 uur duren. Rond 15.30 wordt ze onderbroken voor een koffiepauze, na afloop biedt de voorzitter van het Waals Parlement een receptie aan in de Galerie de Verre.

De vergadering wordt gestreamd op het YouTube-kanaal van de Belgische Senaat.

### **Welkomstwoord door de heer Jean-Claude Marcourt, voorzitter van het Waals Parlement**

De voorzitster is dankbaar en tevreden dat de assemblee vandaag in Namen kan vergaderen in dit prachtige parlement. Het is een eer dat de voorzitter van het Waals Parlement, de heer Marcourt, een welkomstwoord uitspreekt.

De heer Jean-Claude Marcourt, voorzitter van het Waals Parlement (België), is er trots op het Beneluxparlement te verwelkomen te Namen in het enige langwerpige parlement op het vasteland. Die vorm heeft de zaal omdat het in dit beschermd monument niet mogelijk was een halfrond te bouwen. Dat maakt het wel exclusief.

## **Séance plénière du vendredi 17 juin 2022**

### **Ouverture de la séance**

La présidente, Mme Patricia Creutz (B), ouvre la séance à 14 heures au Parlement de Wallonie, à Namur. Elle souhaite la bienvenue aux personnes présentes et à celles qui participent à cette session plénière d'été par liaison vidéo. Elle remercie M. Jean-Claude Marcourt, Président du Parlement de Wallonie, d'accueillir l'assemblée. Elle souhaite également la bienvenue à M. Alain de Muyser, secrétaire général de l'Union Benelux, à Mme Karlijn van Bree, qui participe à la réunion au nom de l'ambassadeur des Pays-Bas, à M. Pieter Jan Kleiweg de Zwaan, ainsi qu'aux membres de la délégation balte et à tous les intervenants du débat thématique. Elle se réjouit enfin que le commissaire européen chargé du Pacte vert, M. Frans Timmermans, puisse s'adresser à l'assemblée par liaison vidéo.

### **Communications**

La présidente poursuit par quelques annonces.

### **Avis d'empêchement**

Vendredi et samedi: M. Daan de Kort, M. Joris Nachtergaele et M. Benoît Piedboeuf.

### **Communications pratiques**

La séance se prolongera jusqu'aux environs de 18 heures. Elle sera interrompue vers 15h30 pour une pause-café. À l'issue des travaux, le Président du Parlement de Wallonie offrira une réception à la Galerie de Verre.

La séance sera transmise en streaming sur la chaîne YouTube du Sénat de Belgique.

### **Allocution de bienvenue de Monsieur Jean-Claude Marcourt, Président du Parlement de Wallonie**

La présidente se dit reconnaissante et heureuse que l'assemblée puisse se réunir aujourd'hui à Namur, dans ce splendide bâtiment du Parlement de Wallonie. L'assemblée est honorée de pouvoir entendre M. Marcourt s'adresser à elle en sa qualité de président du Parlement de Wallonie.

M. Jean-Claude Marcourt, président du Parlement de Wallonie (Belgique), s'enorgueillit de pouvoir accueillir le Parlement Benelux à Namur, dans le seul parlement oblong du continent. Si la salle adopte cette forme, c'est parce qu'il n'a pas été possible de construire un hémicycle dans ce monument protégé. Cela le rend unique.

Het is een genoegen deze plenaire zitting van de Benelux Interparlementaire Assemblee, gewijd aan duurzame mobiliteit, te ontvangen. Sinds de inwerkingtreding van de douane-unie in 1948, is de Benelux een laboratorium voor de Europese integratie. De samenwerking leidde in 1958 tot een economische unie en in 2008 tot de Benelux Unie, in het hart van de Europese constructie. De oprichting van de Raadgevende Interparlementaire Benelux-raad in 1955, in 2015 omgevormd tot de Benelux Interparlementaire Assemblee, heeft ook bijgedragen tot het versterken van de participatie van alle actoren van de democratie en het zo mogelijk gemaakt het volledige potentieel van de Benelux Unie te benutten.

Meer dan ooit is de Benelux Unie dus een ruimte waar samengewerkt wordt, sterker geworden binnen de Europese Unie, maar nu geconfronteerd met een combinatie van uitdagingen zonder voorgaande: klimaatverandering, gezondheids- en economische crisis, en – voor de eerste keer in zeventig jaar – oorlog aan haar grenzen.

Binnen deze context moet de Benelux Unie en in het bijzonder haar parlementaire assemblée voortgaan in de actie en het denken met betrekking tot de grote onderwerpen van onze tijd. In dat licht lijkt de keuze van het thema van de plenaire zitting bijzonder opportuun. De klimaatverandering is immers een van de grootste uitdagingen waarmee de mensheid geconfronteerd is en zal worden. Een transversale benadering van deze problematiek om een duurzame omvorming mogelijk te maken, is onmisbaar.

De strijd tegen de klimaatverandering maakt sinds 2019 deel uit van de European die ertoe strekt klimaatneutraliteit te bereiken tegen 2050. De stemming vorige week in het Europees Parlement over een deel van het pakket “*Fit for 55*”, waarbij het verbod op het op de markt brengen van voertuigen met een verbrandingsmotor vanaf 2035, maakt deel uit van de ambitie om de doelstellingen van de European op het vlak van duurzame mobiliteit te bereiken.

Deze klimaatactie moet echter op alle niveaus worden gevoerd. In dat opzicht blijft de Benelux Interparlementaire Assemblee, die nationale en regionale parlementen uit de drie landen samenbrengt, een precieus forum dat het mogelijk moet maken efficiënt te werken aan de klimaattransitie.

De heer Marcourt wenst de assemblée goede werkzaamheden toe en stelt vast dat de klimaatverandering aan de deur komt kijken: het is hier zelden zo vroeg zo warm geweest. Het is een gelegenheid om te ontdekken

C'est un plaisir d'héberger cette session plénière de l'Assemblée interparlementaire Benelux consacrée à la mobilité durable. Depuis l'entrée en vigueur de l'Union douanière en 1948, le Benelux est un laboratoire de l'intégration européenne. Cette coopération a débouché sur une Union économique en 1958 et sur l'Union Benelux en 2008, au cœur même de la construction européenne. La création en 1955 du Conseil Interparlementaire de Benelux, devenu en 2015 l'Assemblée Interparlementaire Benelux, a également contribué à renforcer la participation de tous les acteurs de la démocratie, permettant ainsi d'exploiter tout le potentiel de l'Union Benelux.

L'Union Benelux est donc plus que jamais un espace de coopération, renforcé au sein de l'Union européenne mais confronté désormais à une succession de défis sans précédents: changement climatique, crise sanitaire et économique et – pour la première fois en septante ans – guerre à ses frontières.

Dans ce contexte, l'Union Benelux, et tout particulièrement son Assemblée parlementaire, se doit de montrer la voie dans le domaine de l'action et de la réflexion sur les grandes questions de notre temps. Dans cette optique, le choix du thème de la session plénière paraît tout particulièrement opportun. En effet, le changement climatique constitue l'un des défis majeurs auxquels l'humanité est et continuera d'être confrontée. Dans la perspective d'une transformation durable, cette question requiert une approche transversale.

Depuis 2019, la lutte contre le changement climatique fait partie du Pacte vert européen, lequel vise à atteindre la neutralité climatique d'ici 2050. Le vote, la semaine dernière, au Parlement européen, d'une partie du paquet “*Fit for 55*”, qui prévoit l'interdiction de la commercialisation de véhicules à moteur à combustion interne à partir de 2035, procède de l'ambition de réaliser les objectifs du Pacte vert européen en matière de mobilité durable.

Cette action climatique doit toutefois être menée à tous les niveaux. À cet égard, l'Assemblée Interparlementaire Benelux, qui réunit les parlements nationaux et régionaux des trois pays, reste un forum précieux qui droit permettre d'œuvrer efficacement à la transition climatique.

M. Marcourt souhaite à l'Assemblée une séance fructueuse et relève que le changement climatique frappe à la porte: le thermomètre a rarement atteint le niveau d'aujourd'hui, et surtout si tôt dans l'année. L'occasion est belle sous ce

dat de stad Namen een heel mooie stad is, zeker onder de zon, en dat Wallonië een gastvrije streek is waar hij de leden vaker hoopt te zien komen. (Applaus)

## THEMADEBAT OVER DUURZAME MOBILITEIT

De voorzitster merkt op dat de agenda goed gevuld is en gaat daarom onmiddellijk van start met de werkzaamheden. Ze ziet dat Eurocommissaris Frans Timmermans al klaar zit via videoconferentie. Het doet haar plezier dat hij vandaag deelneemt aan de debatten, want hij is een gewezen Beneluxparlements lid. Ze heet hem dan ook hartelijk welkom.

Ze draagt het voorzitterschap over aan de heer Yves Evrard (B), voorzitter van de commissie Financiën en Mobiliteit, die het themadebat zal voorzitten. De heer Jef Van den Bergh (B) modereert het debat.

De voorzitter is blij om iedereen te verwelkomen in het Waals Parlement en dankt de heer Jean-Claude Marcourt, de voorzitster, en alle leden en medewerkers om zich te verplaatsen naar Namen. De agenda van het Beneluxparlement is zoals altijd zeer goed gevuld, dus het is van belang dat men probeert zich aan de spreekijken te houden. Omwille van de agenda van Eurocommissaris Frans Timmermans stelt de voorzitter voor om – met het akkoord van rapporteur Nicolas Parent – van start te gaan met een toelichting via videoconferentie door de Eurocommissaris, die hij verwelkomt.

### Eerste luik – duurzaam transport

De heer Frans Timmermans, uitvoerend vicevoorzitter van de Europese Commissie, Eurocommissaris voor de “Green Deal” (Zoom) wil het Beneluxparlement in de eerste plaats gelukwensen met het feit dat het duurzaam vervoer zo hoog op de agenda zet. Het is een buitengewoon belangrijk onderwerp. De Beneluxlanden zijn voorlopers in Europa op dit gebied. Zij zijn het die begonnen met het terugdringen van de uitstoot door het vervoer, hoewel de CO<sub>2</sub>-uitstoot op dit moment helaas nog steeds toeneemt. Een prijs erop zetten is volgens de heer Timmermans echter de enige manier om die uitstoot omlaag te krijgen. De beprijzing van het vrachtverkeer voor gebruik van infrastructuur is nu een Europese wet.

beau soleil de découvrir toute la beauté de Namur et de constater que la Wallonie est une région combien hospitalière qui, il l'espère, pourra accueillir les membres plus souvent. (Applaudissements)

## DÉBAT THÉMATIQUE SUR LA MOBILITÉ DURABLE

La présidente constate que l'ordre du jour est bien étoffé et aborde d'emblée les travaux. Elle constate par vidéoconférence que le commissaire européen Frans Timmermans est déjà prêt. Elle se félicite de sa participation aux débats aujourd'hui car il est un ancien membre du Parlement Benelux. C'est donc très chaleureusement qu'elle l'accueille.

Elle confie la présidence à M. Yves Evrard (B), président de la commission des Finances et de la Mobilité, qui présidera le débat thématique pour lequel M. Jef Van den Bergh (B) sera modérateur.

Le président est heureux de souhaiter à chacun la bienvenue au Parlement de Wallonie et remercie Monsieur Jean-Claude Marcourt, son Président, ainsi que tous les membres et collaborateurs qui ont fait le déplacement jusqu'à Namur. L'ordre du jour du Parlement Benelux étant très chargé, comme à l'accoutumée, il sera très important de veiller à respecter les temps de parole. Compte tenu de l'agenda du Commissaire européen, M. Frans Timmermans, le président propose – avec l'accord du rapporteur, M. Nicolas Parent – d'entendre tout d'abord un exposé par vidéoconférence du commissaire européen, à qui il souhaite la bienvenue.

### Première partie – Le transport durable

M. Frans Timmermans, Vice-président exécutif de la Commission européenne, Commissaire européen responsable du Pacte vert (Zoom) tient avant tout à féliciter le Parlement Benelux d'avoir réservé une place aussi importante de l'ordre du jour au transport durable. Il s'agit d'un sujet d'une extrême importance. Les pays du Benelux font figure de pionniers en Europe dans ce domaine. Ils ont en effet été parmi les premiers à commencer à réduire les émissions générées par le transport même si, malheureusement, les émissions de CO<sub>2</sub> continuent toujours d'augmenter à l'heure actuelle. Aux yeux de M. Timmermans, la tarification constitue le seul moyen de réduire ces émissions. La tarification du trafic de marchandises pour l'utilisation des infrastructures est désormais une loi européenne.

Ook de ambities van de Beneluxlanden voor zero-emissies tegen 2030 worden bewaarheid. Er is nu ook een Europese missie waarin honderd Europese steden zich engageren om klimaatneutraal te worden tegen 2030. Dat doen ze ook omdat de Benelux heeft laten zien dat het kan.

Uiteraard is voor de Europese Commissie de fiets ook heel belangrijk. Het is de gemakkelijkste en gezondste manier om ergens te komen voor korte afstanden. Zeker nu er ook elektrische fietsen zijn, zijn ook de drempels voor mensen van alle leeftijden en op alle terreinen weggenomen. Er zullen dus steeds meer Europese acties komen om fietsen aantrekkelijker te maken. Dat kan gaan van een lager btw-tarief voor elektrische fietsen tot regels voor het inrichten van parkeerplaatsen voor fietsen bij de renovatie van schoolgebouwen.

In Luxemburg zijn grote delen van het openbaar vervoer gratis. De heer Timmermans noemt dat een voorbeeld voor Europa. De Beneluxlanden zijn leidende landen in de klimaatagenda en dat is ontzettend belangrijk, zodat andere landen kunnen volgen. Door te laten zien wat er kan, zijn er anderen die bereid zijn dezelfde stappen te zetten.

Met het Europese *Fit for 55*-pakket werd al een transformatie van het transport in gang gezet. De actie was nodig omdat de emissies in het transport blijven stijgen. Juist nu moet de overgang naar duurzaam vervoer versneld worden. De oorlog in Oekraïne heeft de noodzaak om ons meer onafhankelijk te maken van fossiele brandstoffen alleen maar versterkt. Daardoor zal er ook in de transportsector veel moeten veranderen. Waar kan, zal het vervoer geëlektrificeerd moeten worden. Er zal meer moeten worden ingezet op waterstof, zeker voor lange afstanden en het zwaardere vervoer. De scheepvaart moet geholpen worden om over te schakelen naar het gebruik van ammonia en er zal gevlogen moeten worden met synthetische brandstoffen. Gedeelde transportoplossingen moeten worden gestimuleerd, onder meer via de zogenaamde multimodale apps die al gebruikt worden in veel steden. Europa heeft op deze punten concrete doelen geformuleerd waaraan een investeringsagenda werd gekoppeld. In die context is het heel belangrijk dat ambitieuze landen zoals de Beneluxlanden het goede voorbeeld willen geven en laten zien dat het allemaal mogelijk is.

De vervoerssector heeft een zware crisis te verduren, vervolgt de heer Timmermans. Na de financiële crisis

Les ambitions des pays du Benelux en matière d'émissions nulles d'ici 2030 sont également en voie de concrétisation. Par ailleurs, il existe désormais une mission européenne dans le cadre de laquelle cent villes européennes s'engagent à atteindre la neutralité climatique d'ici 2030. Si elles ont opté pour cette voie, c'est aussi parce que le Benelux a montré que l'objectif est réalisable.

Bien évidemment, le vélo est également très important aux yeux de la Commission européenne. C'est le moyen le plus simple et le plus sain de se déplacer sur de courtes distances, d'autant plus que l'avènement du vélo à assistance électrique a contribué à lever les obstacles pour les personnes de tous âges et de tous horizons. Les actions européennes visant à renforcer l'attractivité du vélo seront dès lors de plus en plus nombreuses. Il peut s'agir d'un taux de TVA réduit pour les vélos électriques ou encore de règles relatives à l'aménagement d'emplacements de stationnement pour vélos lors de la rénovation de bâtiments scolaires.

Au Luxembourg, une grande partie des transports publics sont gratuits. Pour M. Timmermans, cette gratuité a valeur d'exemple pour l'Europe. Les pays du Benelux occupent une position de pointe dans l'agenda climatique et c'est extrêmement important pour que d'autres pays puissent suivre. En voyant ce qui est réalisable, d'autres sont enclins à adopter des mesures similaires.

Une transformation du secteur des transports a déjà été initiée avec le paquet européen "*Fit for 55*". Cette action répond à une nécessité dès lors que les émissions générées par les transports continuent d'augmenter. C'est précisément maintenant qu'il faut accélérer la transition vers des transports durables. La guerre en Ukraine n'a fait que renforcer la nécessité qui est la nôtre de devenir plus indépendants des combustibles fossiles. Par conséquent, de nombreux changements devront être également opérés dans le secteur des transports. Là où c'est possible, il faudra électrifier les transports. L'hydrogène devra être davantage utilisé, notamment pour les longues distances et les transports lourds. Il faudra aider le transport maritime à passer à l'utilisation de l'ammoniac et les avions devront être munis par des carburants synthétiques. Les solutions de transport partagé doivent être encouragées, notamment par le biais d'applications multimodales déjà utilisées dans de nombreuses villes. Sur ces points, l'Europe a défini des objectifs concrets auxquels a été associé un programme d'investissement. Il est essentiel dans ce contexte que des pays ambitieux comme ceux du Benelux aient à cœur de donner le bon exemple et de montrer que l'objectif est réalisable.

M. Timmermans poursuit en soulignant que le secteur des transports se trouve face à une crise grave. À la

kwam de pandemie en nu zijn er weer de gevolgen van de oorlog. De klimaatcrisis vraagt veel van het vervoer. In die situatie konden veel vervoerders alleen maar groen denken wanneer het gaat om de green lanes die Europa heeft geïntroduceerd om goederen en passagiers soepel over het continent te krijgen. Het is goed dat voor de Benelux groen ook nog steeds betekent het vervoer klimaatneutraal te maken, met een concreet tijdschap voor de transitie, die heel snel moet beginnen. Als er daarbij ook voor wordt gezorgd dat kwetsbare bedrijven en huishoudens ondersteuning krijgen, zodat er niemand wordt achtergelaten in dit traject, dan zullen er veel burgers zijn die zullen zien dat er voor iedereen voordelen aan vast zitten, niet alleen maar milieuvoordelen, maar ook economische voordelen en betere en meer kwaliteitsvolle banen.

Begin juni 2022 heeft het Europees Parlement met een historische stemming het voorstel aangenomen voor een verbod op thermische wagens vanaf 2035. Dat voorstel vond veel steun in de Beneluxlanden. Sommigen van de leden van het Beneluxparlement zijn zelfs nog ambitieuzer. De transitie naar elektrische wagens is ook eerlijk voor de burgers. De impactanalyses tonen aan dat met name de armste huishoudens forse besparingen kunnen realiseren door middel van elektrische mobiliteit. In hun budget vertegenwoordigen de kosten van benzine een veel groter deel van de uitgaven dan in rijke huishoudens. Een elektrische wagen is dus goedkoper om mee te rijden, maar ze moeten ook goedkoper worden in aankoop, want nu zijn ze nog te duur. Dit is precies wat de normen voor de CO<sub>2</sub>-prestaties van nieuwe auto's doen. Want als we fabrikanten dwingen meer elektrische auto's te maken, worden ze ook goedkoper. De voorspellingen daarover zijn zeer optimistisch. Bloomberg geeft aan dat elektrische wagens goedkoper zullen zijn dan thermische wagens binnen 5 à 10 jaar.

De transitie naar elektrisch rijden werd al in gang gezet door de industrie. Hoe kleiner de afzetmarkt voor auto's op fossiele brandstoffen wordt, hoe duurder het wordt om ze nog te produceren. Dat is een basisles in de economie. Hierdoor komt er ook een transitie op gang van wat de autoconstructeurs zelf willen. Bijna alle constructeurs zijn nu aan boord van de transitie naar elektronisch rijden. Sommigen onder hen zijn zelfs nog ambitieuzer. Zij willen al stoppen met het produceren van auto's op fossiele brandstoffen in 2028 of 2030.

crise financière a succédé la pandémie et nous sommes à présent confrontés aux conséquences de la guerre. La crise climatique exige beaucoup des transports. Dans cette situation, de nombreux transporteurs n'ont eu d'autre ressource que de penser vert en ce qui concerne les green lanes que l'Europe a mises en place pour permettre aux marchandises et aux passagers de traverser le continent sans encombre. Il est bon que, pour le Benelux, penser vert signifie également toujours neutralité climatique des transports avec, pour la transition, un calendrier concret qui doit entrer en vigueur au plutôt. Si, de surcroît, on fait en sorte de soutenir les entreprises et les ménages vulnérables afin que nul ne soit laissé pour compte dans le processus, de nombreux citoyens constateront que chacun y trouvera avantage, sur le plan environnemental comme sur le plan social, et que des emplois meilleurs et plus qualitatifs seront proposés.

Début juin 2022, le Parlement européen a adopté par un vote historique la proposition d'interdiction des véhicules thermiques à partir de 2035. Les pays du Benelux ont largement soutenu cette proposition. Certains membres du Parlement Benelux se montrent même plus ambitieux encore. La transition vers la voiture électrique est également équitable pour les citoyens. Les analyses d'impact montrent que les ménages les plus pauvres en particulier pourront réaliser de substantielles économies grâce à la mobilité électrique. Le coût de l'essence représente en effet dans leur budget une part beaucoup plus importante de leurs dépenses que pour les ménages aisés. Si la voiture électrique est moins chère à l'usage, elle doit le devenir aussi à l'achat car elle reste encore bien trop onéreuse aujourd'hui. C'est précisément vers cela que tendent les normes relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> pour les nouvelles voitures. Car si nous obligeons les constructeurs à fabriquer davantage de voitures électriques, celles-ci deviendront également moins chères. Les prédictions à ce sujet sont très optimistes. Bloomberg indique que les voitures électriques seront moins chères que les voitures thermiques d'ici 5 à 10 ans.

L'industrie a déjà amorcé la transition vers la mobilité électrique. Plus le marché des voitures à carburant fossile se réduit, plus il devient coûteux de produire de tels véhicules. C'est un principe de base en économie. Cela induit également une transition au niveau des souhaits des constructeurs automobiles eux-mêmes. Presque tous les constructeurs sont désormais prêts à faire le pas vers la mobilité électronique. Certains d'entre eux se montrent même plus ambitieux encore et veulent mettre un terme à la production de voitures à carburant fossile dès 2028 ou 2030.

Er is geen enkele reden dat deze transitie voor werkloosheid zou zorgen. Totaal niet, want we hebben iedereen nodig, benadrukt de heer Timmermans. Het is een kwestie van opleiding en informatie om de werknemers te helpen in deze transitie. Elektrische wagens zijn belangrijk maar niet voldoende om ons transport duurzaam te maken. Voor een efficiënte transitie moeten we ook meer mensen en goederen modulair vervoeren met verschillende vervoersmiddelen en vooral meer met de trein. De Europese Commissie stelt voor om in 2023 digitale tickets voor dit soort vervoer net zo aantrekkelijk en gemakkelijk te maken als een vliegticket. Als er meer oplossingen zijn om tickets te verkopen, zullen de reizen ook goedkoper worden.

De Commissie zal ook voorstellen doen over het gecombineerd vervoer van goederen. In Zwitserland en Oostenrijk werkt dat al heel goed en meer landen moeten deze voorbeelden volgen. Waarom niet beginnen in de Benelux? In elke lidstaat zou duidelijkheid moeten komen waar de terminals voor deze goederen zullen komen. Ook zou er een nieuw financieel kader gecreëerd worden om dit soort transport prijstechnisch aantrekkelijker te maken.

De Unie heeft leiders nodig, zoals de Beneluxlanden. Het is ook belangrijk om te realiseren dat op de weg naar een klimaatneutrale toekomst niet iedereen op hetzelfde niveau start. De Beneluxlanden kunnen – in vergelijking met andere lidstaten – relatief snel het doel bereiken. In andere landen – vooral in Oost-Europa – zal die transitie moeilijker verlopen. Solidariteit – ook financiële – tussen de lidstaten zal nodig zijn om te verzekeren dat iedereen deel kan uitmaken van de transitie. Er is solidariteit nodig binnen de maatschappij met de mensen die zich minder kunnen veroorloven, maar er is ook solidariteit nodig tussen de lidstaten onderling. Het is in ons eigen belang om deze solidariteit te tonen. Het is weinig zinvol om de emissies in de Benelux te verminderen, als de emissies stijgen in de andere lidstaten. De Commissie stelt voor om als deel van het *Fit for 55*-pakket een koolstofprijs voor benzine en diesel te introduceren in het wegtransport. De Commissie gelooft dat dit eerlijk is, want wie elektrisch rijdt, heeft die koolstofprijs al betaald, omdat elektriciteit al onder het emissiehandelssysteem valt. De inkomsten van deze maatregel wil de Commissie gebruiken voor een sociaal klimaatfonds dat de lidstaten moet toelaten om kwetsbare huishoudens te helpen met de transitie, door hen bijvoorbeeld schone mobiliteitsoplossingen aan te bieden, elektrische wagens te leasen of aantrekkelijk openbaar vervoer te ontwikkelen. Dit sociaal klimaatfonds zal nodig zijn om consensus te vinden voor de transitie in Europa. Commissaris Timmermans zal de gesprekken

Il n'y a aucune raison de craindre que cette transition génère du chômage. En aucun cas car nous aurons besoin de chacun, souligne l'orateur. C'est une question de formation et d'information, pour aider les travailleurs dans cette transition. Les voitures électriques sont importantes mais ne suffiront pas à rendre nos transports durables. Pour opérer une transition efficace, nous devons également pouvoir transporter davantage de personnes et de marchandises de manière modulaire par différents moyens de transport et notamment par le train. La Commission européenne propose de faire en sorte que les billets numériques pour ce mode de transport soient aussi attrayants et faciles à utiliser d'ici 2023 que les billets d'avion. Et si davantage de solutions sont disponibles pour vendre des billets, le prix des voyages diminuera également.

La Commission formulera également des propositions relatives au transport combiné de marchandises qui fonctionne déjà très bien en Suisse et en Autriche. D'autres pays devraient suivre ces exemples. Pourquoi ne pas commencer par le Benelux? Il faudra, pour chaque État membre, préciser l'emplacement des terminaux pour ces marchandises. Un nouveau cadre financier devra également être créé pour accroître l'attractivité de ce type de transport en termes de prix.

L'Union a besoin de leaders, au même titre que les pays du Benelux. Il est important aussi de réaliser que, sur la voie d'un avenir climatique neutre, chacun ne commence pas au même niveau. Par rapport aux autres États membres, les pays du Benelux pourront atteindre cet objectif assez rapidement. Pour d'autres pays – notamment d'Europe de l'Est – la transition sera plus difficile. La solidarité – également financière – entre les États membres sera nécessaire pour que chacun puisse participer à la transition. La solidarité avec ceux qui ont moins de latitude est indispensable au sein de la société, mais elle l'est également entre les États membres. Il est dans notre propre intérêt de témoigner de cette solidarité. Il ne serait guère judicieux de réduire les émissions dans le Benelux si les émissions augmentent dans les autres États membres. La Commission propose d'instaurer un prix du carbone pour l'essence et le diesel dans le secteur du transport routier dans le cadre du paquet *Fit for 55*. Elle juge cette mesure équitable car ceux qui utilisent des véhicules électriques ont déjà payé le prix du carbone dès lors que l'électricité est inscrite dans le système d'échange des droits d'émission. La Commission se propose d'utiliser les recettes de cette mesure pour alimenter un fonds social pour le climat qui permettrait aux États membres d'aider les ménages vulnérables à effectuer la transition, par exemple en leur proposant des solutions de mobilité propres, en louant des voitures électriques ou en développant des transports publics

en onderhandelingen met de nationale regeringen voortzetten. Hij is zich ervan bewust dat deze gesprekken niet eenvoudig zijn. De Beneluxlanden zijn de voorlopers. Voor de Europese Commissie is het extreem belangrijk dat de Benelux toont dat haar inspanningen succesvolle resultaten opleveren. Begin juni slaagde het Europees Parlement er niet in om overeenstemming te bereiken over de ETS-richtlijn. De onderhandelingen werden opnieuw opgestart en de heer Timmermans verwacht dat er een nieuw compromis zal worden bereikt waarover dan wel gestemd kan worden.

Hij hoopt dat de Beneluxlanden hun leiderschap zullen behouden. Het is goed voor de inwoners, voor Europa en voor iedereen.

De heer Jef Van den Bergh (B), moderator, dankt de heer Timmermans en merkt op dat er nog een kwartiertje is voor vragen of opmerkingen.

De heer Alexander van Hattem (N) vindt dat de uiteenzetting van de heer Timmermans blijk geeft van ambitie, maar vanmorgen verscheen een rapport van ING Research waarin staat dat jaarlijks slechts 3,5 % van de Nederlandse autovloot vervangen wordt, wat dus de vergroening ervan vertraagt. Bovendien is er een groot tekort aan chips. Zijn de termijnen die de Europese Commissie vooropstelt dan wel haalbaar?

Over het Social Climate Fund bestaat wel wat discussie. Moeten mensen straks kiezen tussen dagelijks brood, vakantie of een dure elektrische auto om nog te kunnen rijden?

De heer Nicolas Parent (B) vindt ook dat voor elektrische auto's een rechtvaardige transitie een belangrijk criterium is, maar het is niet de overheid die de prijzen vastlegt, de markt bepaalt de prijzen en de markt evolueert naar krachtige, zware en dure elektrische auto's, die ook veel grondstoffen en energie opslorpen. Hoe wil de EU de markt naar lichtere auto's sturen?

De heer Bob van Pareren (N) bewondert de gedrevenheid en het doorzettingsvermogen van de heer Timmermans om het milieu te verbeteren, maar is het niet altijd eens over de invulling. De Eurocommissaris zegt dat er heel veel moet gebeuren, er is tegelijk een enorme inflatie in de EU, wie zal de rekening betalen? Is dat haalbaar voor mensen met een laag inkomen? Er zijn heel wat

attractifs. Ce fonds pour le climat social sera nécessaire pour créer un consensus en faveur de la transition en Europe. Le commissaire Timmermans poursuivra les discussions et les négociations avec les gouvernements nationaux en étant bien conscient qu'elles ne sont pas faciles. Les pays du Benelux sont les plus avancés. Pour la Commission européenne, il est extrêmement important que le Benelux fasse la démonstration que ses efforts produisent de bons résultats. Début juin, le Parlement européen n'a pas été en mesure de trouver un accord sur la directive ETS. Les négociations ont repris et M. Timmermans s'attend à ce qu'elles aboutissent à un nouveau compromis qui pourra ensuite faire l'objet d'un vote.

Il espère que les pays du Benelux conserveront leur leadership. Il y va de l'intérêt des habitants, de l'Europe et en définitive de tous les citoyens.

M. Jef Van den Bergh (B), modérateur, remercie M. Timmermans et indique qu'il reste un quart d'heure pour poser des questions ou formuler des observations.

M. Alexander van Hattem (N) estime que l'intervention de M. Timmermans traduit certes de l'ambition mais relève qu'ING Research a publié ce matin un rapport indiquant que le remplacement du parc automobile néerlandais s'effectue à raison de seulement 3,5 % par an, ce qui en ralentit donc la verdisation. Il y a en outre une grande pénurie de puces électronique. Les délais fixés par la Commission européenne pourront-ils alors être respectés?

Le Fonds social pour le climat fait l'objet de bien des discussions. Les citoyens devront-ils bientôt choisir entre le pain quotidien, les vacances ou une coûteuse voiture électrique pour encore pouvoir se déplacer?

M. Nicolas Parent (B) convient qu'une transition équitable constitue un critère important pour les véhicules électriques mais les prix ne sont pas fixés par les gouvernements mais bien par le marché et celui-ci s'oriente vers des voitures électriques à la fois puissantes, lourdes et coûteuses, grandes consommatrices de matières premières et d'énergie. Comment l'UE compte-t-elle orienter le marché vers des voitures plus légères?

M. Bob van Pareren (N) est admiratif du dynamisme et de la persévérance dont M. Timmermans fait preuve dans sa volonté d'améliorer l'environnement mais il n'est pas toujours d'accord avec lui concernant la manière de procéder. Le commissaire européen indique que bien des choses doivent être faites et que, dans le même temps, l'UE est confrontée à une énorme inflation. Qui va payer

ontwikkelingen op het vlak van elektriciteit en waterstof, maar hoe staat de EU tegenover kernenergie? Wordt die nu ook als groen beschouwd?

De heer Pim van Ballekom (N) heeft twee vragen. Sinds 24 februari staat de energieonafhankelijkheid van Europa centraal. Hoe reageert de Europese Commissie daarop? De plannen "Fit for 55" zijn ingediend vóór deze gebeurtenissen.

Het elektrificeren van het wagenpark en het vervoer is een goede zaak, maar de heer Van Ballekom ontving onlangs een rapport waarin staat dat batterijen zeer schadelijk zijn voor het milieu. Houdt de Europese Commissie daar rekening mee? Tachtig % van materialen nodig om batterijen te maken komt uit China. Leidt dat niet tot een nieuwe afhankelijkheid? Neemt de Europese Commissie dat mee in haar voorstellen?

De heer Jef Van den Bergh (B), moderator, legt de vragen voor aan de heer Timmermans.

De heer Frans Timmermans, uitvoerend vicevoorzitter van de Europese Commissie, Eurocommissaris voor de (Zoom), vindt de vragen nogal somber.

De vertraging bij de autoverkopen komt deels door Covid, deels door een verstoring van de wereldwijde supply chains, zelf veroorzaakt door Covid. De reactie daarop moet het versterken van de eigen supply chains zijn. Er wordt massaal geïnvesteerd in deze sector. Het gaat om tientallen miljarden per bedrijf. Dat zijn we nu al aan het mobiliseren op Europees niveau. Dat zal het probleem niet meteen verhelpen, maar de Europese autosector, die laat wakker geworden is, is nu aan een grote inhaaloperatie bezig.

Het beeld alsof mensen zouden moeten kiezen tussen eten op tafel en een elektrische auto, is demagogisch. De elektrische mobiliteit wordt goedkoper dan de traditionele. Dat geven ook de fabrikanten aan.

De levenscyclus van een wagen is ongeveer vijftien jaar. Vanaf 2035 komen er alleen nog elektrische wagens op de markt, dan blijven er nog vijftien jaar verbrandingsmotoren op de markt. Het beleid moet ervoor zorgen dat de smerigste

la facture? Est-ce envisageable pour les citoyens à petits revenus? Les développements sont nombreux dans le domaine de l'électricité et de l'hydrogène, mais quelle est la position de l'UE à l'égard de l'énergie nucléaire? Celle-ci est-elle désormais également considérée comme verte?

M. Pim van Ballekom (N) souhaite formuler deux questions. Depuis le 24 février, l'indépendance énergétique de l'Europe est au centre des préoccupations. Comment la Commission européenne réagit-elle à cela? Les plans "Fit for 55" ont été déposés avant ces événements.

L'électrification du parc automobile et des transports est une bonne chose mais M. Van Ballekom a récemment reçu un rapport indiquant que les batteries électriques sont très nocives pour l'environnement. La Commission européenne en tient-elle compte? Quatre-vingt pour cent des matériaux nécessaires à la fabrication des batteries proviennent de Chine. Cela ne va-t-il pas conduire à une nouvelle dépendance? Les propositions de la Commission européenne intègrent-elles cette donnée?

M. Jef Van den Bergh (B), modérateur, soumet les questions à M. Timmermans.

M. Frans Timmermans, vice-président exécutif de la Commission européenne, commissaire européen chargé du Pacte vert (Zoom), juge assez pessimiste la teneur des questions.

Le ralentissement des ventes de voitures est en partie dû à la COVID-19 et en partie aussi dû à une perturbation des chaînes d'approvisionnement mondiales, elle-même causée par la Covid. La réponse doit consister à renforcer nos propres chaînes d'approvisionnement. Des investissements massifs sont réalisés dans ce secteur. Il s'agit de dizaines de milliards par entreprise que nous sommes déjà en train de mobiliser au niveau européen. Cela ne résoudra pas le problème dans l'immédiat mais le secteur automobile européen, qui s'est réveillé tardivement, a désormais initié un large mouvement de rattrapage.

L'image des citoyens qui doivent choisir entre manger et entretenir une voiture électrique relève de la démagogie. La mobilité électrique sera moins chère que la mobilité traditionnelle. Les fabricants le disent aussi.

Le cycle de vie d'une voiture est d'environ quinze ans. À partir de 2035, seules des véhicules électriques seront encore mis sur le marché; ensuite, les moteurs à combustion resteront sur le marché pendant une quinzaine

het eerst verdwijnen. Goedkope tweedehandswagens zullen dan schoner zijn dan nu.

Het Social Climate Fund kan daarbij helpen omdat de Staat de inkomsten uit het emissiehandelssysteem kan laten terugvloeien naar kwetsbare mensen en hen zo helpen hun huis te isoleren, een warmtepomp te plaatsen, zonnepanelen te installeren... Elektrische mobiliteit wordt pas echt aantrekkelijk als ze gekoppeld is aan zonnepanelen thuis. Zo wordt de auto het goedkoopst geladen en doet tegelijk dienst als batterij.

Alles moet bereikbaar blijven voor de burger, maar het beleid moet precieze doelstellingen hebben, zoals het herzien van de hele constructie van batterijen. Er zijn recycleerbare batterijen nodig met componenten uit Europa om zo de afhankelijkheid snel te verminderen op basis van de ontwikkelde batterijstrategie.

De inflatie wordt vooral veroorzaakt door een vraag die het aanbod overstijgt. Dat is niet vergelijkbaar met wat in de jaren 70 is gebeurd. We moeten zo snel mogelijk de supply chains weer aan de gang krijgen en de tekorten aanvullen. Investeringen moeten de inflatie onder controle brengen. Dat zit in de pakketten die per lidstaat werden afgesproken.

Kernenergie is niet groen, maar kan bijdragen tot de transitie naar duurzame energie omdat ze geen uitstoot heeft, maar ze heeft zelf wel fossiele brandstof nodig en er is een aantal uitdagingen aan verbonden. Iedere lidstaat moet bepalen of hij kernenergie nodig heeft. Kernenergie wordt duurder, terwijl duurzame energie goedkoper wordt, maar kan een baseload regelen, wat duurzame energie nog niet kan. De heer Timmermans hoopt op rationele keuzes. Er was een religieus debat tegen kernenergie, het omgekeerde is ook niet wenselijk.

Na het begin van de oorlog is de Europese Commissie gekomen met het initiatief *REPowerEU*, dat bestaat uit drie onderdelen. In plaats van Russisch gas wil men tijdelijk andere leveranciers vinden. Deze week is nog een contract gesloten met Israël en Egypte, andere zijn in de maak. Het tweede element is de transitie naar hernieuwbare energie versnellen. Veel meer rooftop solar, veel makkelijker vergunningen verlenen – we stellen voor go-to zones in te voeren om de procedures in te

d'années. La politique à mettre en œuvre doit faire en sorte que les voitures les plus polluantes disparaissent en premier. À ce moment-là, les voitures d'occasion bon marché seront plus propres qu'elles ne le sont actuellement.

Le Fonds social pour le climat peut y contribuer, car l'État peut canaliser les revenus du système d'échange de quotas d'émission vers les personnes vulnérables et ainsi les aider à isoler leur logement, à installer une pompe à chaleur et des panneaux solaires, etc. La mobilité électrique ne sera vraiment attrayante que si elle est associée à des panneaux solaires à domicile. De la sorte, la voiture pourra être chargé au tarif le plus avantageux et servira en même temps de batterie.

Tout doit rester accessible pour le citoyen mais la politique à mettre en œuvre doit poursuivre des objectifs précis, comme la révision de la construction des batteries dans son ensemble. Les batteries doivent être recyclables, avec des composants produits en Europe pour que la dépendance se réduise rapidement grâce à la stratégie de batteries qui a été développée.

L'inflation est principalement causée par une demande supérieure à l'offre. Ce n'est pas comparable à ce qui s'est passé dans les années 70. Nous devons remettre les chaînes d'approvisionnement en marche le plus rapidement possible et combler les déficits. Le recours aux investissements doit permettre de maîtriser l'inflation. C'est ce que prévoient les paquets convenus pour chaque État membre.

L'énergie nucléaire n'est pas verte mais, comme elle ne produit pas d'émissions, elle peut contribuer à la transition vers une énergie durable. Elle requiert un combustible fossile et s'accompagne d'un certain nombre de défis. Il appartient à chaque État membre de décider s'il a besoin d'énergie nucléaire. L'énergie nucléaire renchérit alors que l'énergie renouvelable devient moins chère, mais elle peut permettre d'assurer un besoin de base, ce que l'énergie renouvelable ne peut pas encore faire. M. Timmermans espère qu'il sera procédé à des choix rationnels. L'énergie nucléaire a fait l'objet d'un débat religieux mais l'inverse n'est pas souhaitable non plus.

Après le début de la guerre, la Commission européenne a lancé l'initiative *REPowerEU*, qui comporte trois volets. Au lieu de recourir au gaz russe, il s'agit de solliciter temporairement d'autres fournisseurs. Cette semaine, un contrat a été signé avec Israël et l'Egypte et d'autres sont en préparation. Le deuxième élément consiste à accélérer la transition vers les énergies renouvelables. Cela signifie beaucoup plus de solaire en toiture, des autorisations beaucoup plus faciles à obtenir - nous proposons

korten, de biomethaanproductie te verdubbelen en de waterstofproductie te verhogen.

Inzake batterijen verwees de heer Van Ballekom naar de huidige situatie, maar die verandert snel door de Europese alliantie voor batterijen die zelf batterijen gaan maken met Europese grondstoffen, en de ontwikkeling van solid state batteries. Die kan auto's lichter maken. De nieuwe elektrische Renault Mégane is al veel lichter en betaalbaarder. Die ontwikkelingen gaan alleen maar verder.

De heer Jef Van den Bergh (B), moderator, ziet ruimte voor een korte tweede ronde.

De heer Ton van Kesteren (N) vraagt aan de heer Timmermans een rationele beschouwing over de vraag of het volledig elektrificeren van de Europese Unie of de hele wereld niet onmiskbaar zal leiden tot een gigantische vraag naar fossiele brandstoffen, omdat de alternatieven die de Commissie voorstelt absoluut niet kunnen voldoen aan de vraag naar energie die dan zal optreden.

De heer Jean-Philippe Florent (B) dankt de heer Timmermans voor zijn uiteenzetting. Hij vindt de massale elektrificatie zeker noodzakelijk. Hij vraagt zich af of de Europese Commissie ook de noodzakelijke energiesoevereiniteit voorbereidt. Wat zijn daar de te nemen acties? Als we volledig afstappen van fossiele brandstoffen, moeten we immers een antwoord vinden op de nieuwe situatie van elektrische afhankelijkheid die zou ontstaan.

De heer Peter Ester (N) dankt de heer Timmermans voor zijn mooie passionele betoog. Hij heeft een vraag over regie. De heer Timmermans had het net over de lidstaten. In Nederland en in de Benelux gebeurt al heel veel. Er wordt veel geld uitgetrokken voor allerlei initiatieven om energie op alternatieve manieren op te wekken. De Europese Unie komt ook met een heel pakket. Hoe verhoudt de Europese regie zich tot de regie van de lidstaten? Is er een spanningsveld of verloopt dat moeiteloos? Wie neemt de leiding als het gaat over onze toekomst in de energievoorziening?

De heer Jef Van den Bergh (B), moderator, merkt op dat het Beneluxparlement nog zal stemmen over een aanbeveling over goederenvervoer. Hij ziet dat als een aparte uitdaging. Er wordt nu veel gesproken over de

l'introduction de zones de go-to pour raccourcir les procédures, le doublement de la production de biométhane et l'augmentation de la production d'hydrogène.

En ce qui concerne les batteries, M. Van Ballekom a évoqué la situation actuelle mais celle-ci évolue rapidement en raison de l'existence de l'alliance européenne des batteries qui va fabriquer elle-même des batteries avec des matières premières européennes, et du développement des batteries à l'état solide. Ces dernières peuvent rendre les voitures plus légères. La nouvelle Renault Mégane électrique est déjà beaucoup plus légère et plus abordable. Cette évolution ne fera que se poursuivre.

M. Jef Van den Bergh (B), modérateur, voit la possibilité d'un bref second tour.

M. Ton van Kesteren (N) demande à M. Timmermans de formuler une considération rationnelle sur la question de savoir si l'électrification complète de l'Union européenne, voire du monde entier, n'entraînerait pas indéniablement une énorme demande de combustibles fossiles dans la mesure où les solutions proposées par la Commission ne permettront en aucun cas de répondre alors à la demande d'énergie.

M. Jean-Philippe Florent (B) remercie M. Timmermans pour sa présentation. Il pense que l'électrification massive est certainement nécessaire. Il se demande si la Commission européenne prépare également l'indispensable souveraineté énergétique. Quelles sont les actions à mener à cet égard? Car si nous renonçons totalement aux combustibles fossiles, nous devrons trouver une réponse à la nouvelle situation de dépendance électrique qui en découlera.

M. Peter Ester (N) remercie M. Timmermans pour son vibrant discours passionné. Il souhaite poser une question à propos de l'organisation. M. Timmermans vient de parler des États membres. Bien des choses se font déjà aux Pays-Bas et dans le Benelux. Des montants importants sont dégagés pour financer toutes sortes d'initiatives visant à produire de l'énergie par des moyens alternatifs. L'Union européenne aussi propose un ensemble de mesures. Où l'organisation européenne se situe-t-elle par rapport à celle des États membres? Observe-t-on une zone de tension ou tout va-t-il pour le mieux? Qui mène le jeu en ce qui concerne notre approvisionnement énergétique futur?

M. Jef Van den Bergh (B), modérateur, rappelle que le Parlement du Benelux doit encore voter une recommandation sur le transport de marchandises. Il y voit un défi distinct. Il est abondamment question

transitie van wagens op brandstoffen naar wagens op batterijen. Voor het goederenvervoer is de uitdaging minstens zo groot. Welke inspanningen gebeuren er voor de scheepvaart, het vrachtverkeer over de weg en via de luchtvaart? Het is uiteraard moeilijker om vrachtschepen op batterijen te laten varen. Hoe gaat de Europese Commissie daarmee om?

De heer Alexander van Hattem (N) hoorde de heer Timmermans spreken over go-to zones voor zonne- en windparken die door de Europese Unie worden ontwikkeld. Hoe verhoudt zich dat met de nationale ruimtelijke ordening en bevoegdheden? Daarover heeft de heer Van Hattem immers nog niet veel over gehoord.

De heer Frans Timmermans, uitvoerend vicevoorzitter van de Europese Commissie, Eurocommissaris voor de “Green Deal” (Zoom) ontkent niet dat er een enorme toename is van de vraag naar elektriciteit. De redenering dat dit ook zal leiden tot een enorme toename van de vraag naar fossiele brandstoffen, begrijpt hij niet helemaal. Die fossiele brandstoffen worden nu rechtstreeks gebruikt, tenzij de redenering is dat we voor die elektriciteit vooral heel veel fossiele brandstoffen nodig hebben. Het punt is net dat hernieuwbare energie en de investeringen daarin zoveel goedkoper zijn dan andere energie om elektriciteit op te wekken. Dat zal dus een hoge vlucht nemen. De uitdaging wordt eerder om wereldwijd voldoende zonnepanelen, windturbines, warmtepompen en zo meer te produceren. In heel veel delen van de wereld – het Middellandse Zeegebied is daar een perfect voorbeeld van – zoals bijvoorbeeld in heel Afrika zal er meer hernieuwbare elektriciteit worden opgewekt dan ter plaatse kan worden gebruikt. De gebieden die dichtbij Europa liggen, kunnen het overschot via een kabel naar Europa voeren, of de overschotten kunnen worden opgeslagen in waterstof en ammonia en als grondstoffen aan Europa worden aangeboden. Dit is het energiemodel van de toekomst waarnaar de Europese Commissie streeft. Waterstof kan een enorm belangrijke, schone basis zijn voor de economie van de toekomst. Hierdoor is het probleem van de fossiele brandstoffen voor een groot deel opgelost. De heer Timmermans beweert niet dat er helemaal geen fossiele brandstoffen meer zullen worden gebruikt, maar er kan wel gestreefd worden naar een situatie waarin er klimaatneutraal geopereerd kan worden tegen 2050, ook als er dan nog fossiele brandstoffen worden gebruikt. De enorme toename van de behoefte aan elektriciteit betekent niet dat er een enorme toename zal zijn van het gebruik van fossiele brandstoffen, mits een toename aan hernieuwbare energie die vraag naar elektriciteit kan opvangen, en dat zien we ook gebeuren, want er is een steile stijging van investeringen in hernieuwbare energie. De heer Timmermans denkt niet

de la transition des voitures à essence vers les voitures électriques. Le défi est au moins aussi grand pour le transport de marchandises. Quels efforts sont consentis au niveau du transport maritime, du trafic de marchandises par la route et de l'aviation? Il est évidemment plus difficile de faire fonctionner des cargos au moyen de batteries. Comment la Commission européenne traite-t-elle cette question?

M. Alexander van Hattem (N) a entendu M. Timmermans parler de zones de go-to pour les parcs solaires et éoliens que développe l'Union européenne. Où cela se situe-t-il au regard de l'aménagement du territoire national et des compétences en la matière? M. Van Hattem n'a pas entendu grand-chose à ce sujet.

M. Frans Timmermans, Vice-président exécutif de la Commission européenne, Commissaire européen en charge du Pacte vert (Zoom) ne nie pas qu'il y ait une énorme augmentation de la demande d'électricité. Il ne comprend pas bien le raisonnement selon lequel cette augmentation entraînerait également une hausse considérable de la demande de combustibles fossiles. Ces combustibles fossiles sont maintenant utilisés directement, à moins que le raisonnement consiste à dire que nous avons besoin de beaucoup de combustibles fossiles pour produire cette électricité. Le problème est précisément que les énergies renouvelables et les investissements qui y sont consacrés sont beaucoup moins chers que les autres énergies nécessaires pour produire de l'électricité. Les choses vont donc prendre de l'ampleur. Le défi consiste plutôt à produire suffisamment de panneaux solaires, d'éoliennes, de pompes à chaleur, etc. dans le monde entier. Dans de très nombreuses régions du monde – la Méditerranée en est un parfait exemple – comme dans toute l'Afrique, par exemple, on produira plus d'électricité renouvelable qu'on ne pourra en utiliser localement. Les régions proches de l'Europe pourront soit acheminer l'excédent vers l'Europe par câbles, soit le stocker sous forme d'hydrogène et d'ammoniac et le proposer à l'Europe comme matière première. C'est le modèle énergétique de l'avenir auquel aspire la Commission européenne. L'hydrogène peut constituer une base propre extrêmement importante pour l'économie du futur. Elle résoudra en grande partie le problème des combustibles fossiles. M. Timmermans n'affirme pas que l'on n'utilisera plus du tout de combustibles fossiles mais il est possible de tendre vers une situation où des opérations climatiquement neutres pourront être réalisées d'ici 2050, même si les combustibles fossiles seront encore utilisés. Par ailleurs l'augmentation considérable des besoins en électricité ne signifie nullement qu'il y aura une augmentation considérable de l'utilisation des combustibles fossiles, pour autant qu'une augmentation des énergies renouvelables puisse répondre à cette demande d'électricité. Et c'est ce

dat Europa zelf in staat zal zijn om veel elektriciteit over te houden en dat op te slaan in waterstof, maar daarvoor moet er dan een breed netwerk gecreëerd worden. Het voordeel van een dergelijk netwerk is dat Europa dan ook niet meer afhankelijk is van slechts enkele leveranciers, maar dat het veel meer gespreid is.

De energiesoevereiniteit maakt deel uit van het *REPowerEU*-plan. De doelstellingen worden verhoogd van 9 % naar 13 % tegen 2030. Er worden middelen geïnvesteerd in de renovatie van gebouwen en voor nieuwbouw komt er vanaf 2026 een verplichting voor openbare gebouwen en bedrijven om op elk gebouw zonnepanelen te plaatsen. Een streven naar meer energiesoevereiniteit is niet alleen ingegeven door klimatologische redenen, maar vooral door het reduceren van de kosten voor onze inwoners. Een meer performante en energiezuinige woning kost veel minder. En zelfs als de huurprijzen zouden stijgen door renovaties, zouden de uiteindelijke kosten toch minder uitvallen voor de bevolking.

Iedere lidstaat is wettelijk verplicht om de uitstoot in 2030 met minstens 55 % te verminderen en tegen 2050 de klimaatneutraliteit te bereiken. Binnen die wetgeving zijn de lidstaten vrij in hun energiekeuze. Dat moet ook wel, omdat er bijvoorbeeld over kernenergie in de Europese Unie fundamenteel anders wordt gedacht. Die ruimte moet er zijn. De Commissie vraagt dus wel een bepaalde prestatie ten aanzien van de reductie van emissies. Daar vindt uiteraard regie op plaats, omdat heel veel van wat er nu gebeurt een consequentie is van de toepassing en de wederopbouw- en hervormingsprogramma's die werden afgesproken met de lidstaten. De regie is er dus wel degelijk, maar de regie gaat uit van de plannen die nationaal worden uitgewerkt in goed overleg met de Europese Commissie, die ook aanbevelingen geeft en bijstuurt waar dat mogelijk is. Het gaat dus om een gedeelde regie. Tot nu toe werkt dat goed, omdat iedereen wettelijk gebonden is aan de doelstellingen die bereikt moeten worden.

Waterstof is een enorm goede manier om energie op te slaan en op langere afstanden te vervoeren, maar het is ook een hele goede energiebron voor sectoren waar elektriciteit niet werkt. In Zweden wordt er met waterstof al staal geproduceerd. Dat wordt de norm. Dat is een kwestie van vijf of zes jaar tot dat deze productie overal voor een groot deel op waterstof gebeurt. Het goederentransport ontwikkelt zich heel snel. Meer en meer fabrikanten van vrachtwagens denken toch aan elektrische

qui est en train de se produire, car on observe une forte augmentation des investissements dans les énergies renouvelables. M. Timmermans ne pense pas que l'Europe sera en mesure de conserver elle-même une grande partie de l'électricité et de la stocker sous forme d'hydrogène, mais il faudra créer un vaste réseau. L'avantage d'un tel réseau est que l'Europe ne dépendra plus d'un petit nombre de fournisseurs dans la mesure où il sera beaucoup plus dispersé.

La souveraineté énergétique fait partie du plan *REPowerEU*. Les objectifs sont portés de 9 % à 13 % d'ici 2030. Les fonds sont investis dans la rénovation des bâtiments et utilisés pour les nouvelles constructions et il sera obligatoire, pour les bâtiments publics et les entreprises, d'installer des panneaux solaires sur chaque bâtiment à partir de 2026. L'évolution vers une souveraineté énergétique accrue n'est pas seulement motivée par des raisons climatiques mais aussi et surtout par la nécessité de réduire les coûts pour nos citoyens. Une maison plus performante et économique en énergie coûte beaucoup moins cher. Et même si les rénovations se traduisent par une augmentation des loyers, le coût final sera toujours moins élevé pour la population.

Chaque État membre est légalement tenu de réduire ses émissions d'au moins 55 % d'ici 2030 et d'atteindre la neutralité climatique d'ici 2050. Dans le cadre de cette législation, les États membres sont libres de choisir leurs sources d'énergie. C'est nécessaire parce que les points de vue diffèrent fondamentalement dans l'Union européenne à propos, par exemple, de l'énergie nucléaire. Cette possibilité doit exister. La Commission demande donc une certaine performance en termes de réduction des émissions. Un contrôle sera bien sûr exercé, car une grande partie de ce qui se passe actuellement découle de l'application et des programmes de reconstruction et de réforme qui ont été convenus avec les États membres. Il y a donc bien une régulation, mais celle-ci repose sur les plans qui sont élaborés au niveau national en étroite concertation avec la Commission européenne, laquelle formule également des recommandations et procède à des ajustements lorsque c'est possible. En d'autres termes, la régulation est partagée. Cela fonctionne bien jusqu'à présent car chacun est juridiquement lié par les objectifs à atteindre.

L'hydrogène constitue un très bon moyen de stocker l'énergie et de la transporter sur de longues distances, mais c'est aussi une excellente source d'énergie pour les secteurs où l'électricité ne fonctionne pas. En Suède, on produit déjà de l'acier au moyen d'hydrogène. Cela deviendra la norme. Il ne faudra que cinq ou six ans pour qu'une grande partie de cette production se fasse partout au moyen d'hydrogène. Le transport de marchandises se développe très rapidement. De plus en plus de constructeurs de

oplossingen, andere denken aan waterstof. Dat is ook een zeer interessante technologie. Werken via brandstofcellen is het meest efficiënt, maar verbrandingsmotoren kunnen zelfs worden omgebouwd om ze te laten werken op waterstof. Alle beschikbare technologieën worden toegepast. Fabrikanten maken daarin keuzes. De overheid moet voor de juiste infrastructuur zorgen, zoals laadinfrastructuur. Vrachtwagens zullen natuurlijk een hele grote elektriciteitsslurper zijn. Daar moet wel de juiste infrastructuur tegenover staan. Waterstofinfrastructuur is iets eenvoudiger, maar vergt ook investeringen van de overheid. De scheepvaart heeft heel lang alles geweigerd en verwees daarbij altijd naar de internationale concurrentie. De afgelopen jaren is daar bijna een revolutie plaatsgevonden. Tot nu toe werd daar de smerigste brandstof ter wereld gebruikt. Heel snel zijn grote transporteurs – zoals Maersk uit Denemarken – overgestapt op groene ammoniak. Dat wordt net als waterstof geproduceerd via zonne- en windenergie en kan worden gebruikt voor de aandrijving van schepen. Dat zal een enorm positief effect hebben op emissies en de voetafdruk van het goederenvervoer.

De go-to zones zijn er gekomen op verzoek van heel veel lidstaten. Zij vragen hulp van Europa om het verlenen van vergunningen die in lijn zijn met de Europese wetgeving te versnellen. De Commissie heeft daarop voorgesteld dat de lidstaten gebieden aanwijzen waar het volgens hen mogelijk is. Dan doen we de vergunningverlening niet op basis van een ingediend project, maar op basis van het gebied. Dan kunnen projecten naar dat gebied gaan zonder dat er aparte vergunningen nodig zijn. Hierdoor kunnen de investeringen versneld worden. Dat gebeurt op verzoek van de lidstaten. Dat zal niet in elke lidstaat precies hetzelfde verlopen. Dit is een van de onderdelen waar de lidstaten allemaal heel enthousiast over waren in het *REPowerEU*-plan. Hopelijk kan de Commissie het dus ook snel realiseren.

De heer Jef Van den Bergh (B), moderator, wijst erop dat later op de dag nog een aanbeveling over waterstof zal worden besproken. Ook op dat vlak tracht het Beneluxparlement een voortrekkersrol te spelen.

De voorzitter dankt de heer Timmermans, met wie men wel een hele namiddag had kunnen doorbrengen. Hij hoopt dat een commissievergadering met hem kan worden georganiseerd.

camions envisagent des solutions électriques, cependant que d'autres songent à l'hydrogène, une autre technologie très intéressante. L'utilisation de piles à combustible s'avère la plus efficace mais les moteurs à combustion peuvent même être convertis pour fonctionner à l'hydrogène. Toutes les technologies disponibles sont mises en œuvre. Les fabricants opèrent des choix. Les pouvoirs publics doivent fournir les infrastructures appropriées, telles que les installations de recharge nécessaire. Les camions seront bien sûr de très gros consommateurs d'électricité. L'infrastructure adéquate doit être mise en place. L'infrastructure de l'hydrogène est un peu plus simple, mais elle nécessite également des investissements de la part des pouvoirs publics. Le secteur du transport maritime a longtemps tout refusé, invoquant invariablement la concurrence internationale. Ces dernières années, on a assisté à une quasi-révolution. Jusqu'ici, ce secteur utilisait le carburant le plus polluant au monde. Très rapidement, les grands transporteurs – comme Maersk au Danemark – sont passés à l'ammoniac vert. Comme l'hydrogène, ce dernier est produit à partir de l'énergie solaire et éolienne et peut être utilisé pour alimenter les navires. Ce changement aura un effet positif considérable sur les émissions et l'empreinte écologique du secteur du transport de marchandises.

Les zones go-to ont été créées à la demande de nombreux États membres qui réclament l'aide de l'Europe pour accélérer l'octroi de permis conformes à la législation européenne. La Commission a donc proposé aux États membres de désigner des zones où ils pensent la chose possible. Les permis ne seront alors plus octroyés sur la base d'un projet à déposer mais en fonction de la zone. Les projets pourront ainsi être réalisés dans cette zone sans nécessiter de permis distincts. Cela permettra d'accélérer les investissements. La procédure sera appliquée à la demande des États membres et ne sera pas exactement la même dans tous les États membres. C'est l'une des composantes du plan *REPowerEU* qui a suscité l'enthousiasme de tous les États membres. Nous espérons dès lors que la Commission sera en mesure de le mettre en œuvre rapidement.

M. Jef Van den Bergh (B), modérateur, rappelle qu'une autre recommandation sur l'hydrogène sera examinée ultérieurement dans la journée. Le Parlement du Benelux s'efforce également de jouer un rôle de pionnier dans ce domaine.

Le président remercie M. Timmermans, avec qui l'on pourrait passer tout un après-midi. Il forme le vœu qu'une réunion de commission puisse être organisée avec lui.

De heer Frans Timmermans, uitvoerend vicevoorzitter van de Europese Commissie, Eurocommissaris voor de (Zoom), dankt het Beneluxparlement en sluit af met de woorden “leve de Benelux!”. (Applaus)

De voorzitter herinnert eraan dat de volgorde wat gewijzigd is en geeft nu het woord aan de rapporteur, de heer Parent, om dit brede thema in te leiden.

De heer Nicolas Parent (B), rapporteur, had een lange inleiding gepland, maar intussen is het debat over duurzame mobiliteit al een heel eind gevorderd.

Transport is verantwoordelijk voor 25 % van de CO<sub>2</sub>-emissie, 98 % daarvan komt van het wegvervoer. Daaraan werken is nodig om de klimaatdoelstellingen te realiseren, maar ook voor de volksgezondheid. De transportsector zorgt immers voor een belangrijk deel van de luchtvervuiling, die gezondheidsproblemen veroorzaakt. Daarenboven bedraagt de impact van verkeersopstoppen op onze economie verschillende miljarden.

De doelstellingen steunen op akkoorden. Thans staan we voor de strategische keuzes, nu concreet over mobiliteit. Onze drie landen maken keuzes en zetten mobiliteit bovenaan op de politieke agenda, met concrete hefbomen, ontwikkeling van het openbaar vervoer, van actieve mobiliteit en van multimodaliteit. In dit parlement hebben we een uitvoerig debat gehad over de elektrificatie van het netwerk. In 2017 werd een aanbeveling over duurzame mobiliteit aangenomen die een agenda bevat voor de uitfasering van de verbrandingsmotor. De Benelux liep op dit gebied voor op het Europese debat.

Er zijn echter ook heel wat belemmeringen: gewoontes, kosten, een zekere inertie. Slogans volstaan niet, er moet gehandeld worden. Een recent rapport van het Belgisch Planbureau wijst erop dat, ondanks de al genomen maatregelen, de auto het belangrijkste vervoersmiddel blijft in 2040. Vanuit de grote doelstellingen moeten de actieplannen worden opgesteld op de verschillende niveaus.

De rapporteur brengt enkele aanbevelingen van het Beneluxparlement in herinnering: duurzame mobiliteit, met de verschillende hefbomen: actieve mobiliteit, multimodaliteit, gedeelde mobiliteit; mobiliteit via het spoor, waarvoor de verbindingen moeten worden versterkt tussen de hoofdsteden, tussen de grensgebieden en tussen de Benelux en Noordrijn-Westfalen; over de nachttreinen werd vorig jaar een aanbeveling aangenomen, met aandacht voor de as Brussel-Luxemburg-Straatsburg;

M. Frans Timmermans, Vice-président exécutif de la Commission européenne et Commissaire européen chargé du Pacte vert (Zoom), remercie le Parlement du Benelux et conclut par les mots “Vive le Benelux !”. (Applaudissements)

Le président rappelle que l'ordre des interventions a été quelque peu modifié et donne la parole au rapporteur, M. Parent, pour introduire ce vaste sujet.

M. Nicolas Parent (B), rapporteur, avait prévu une longue introduction mais le débat sur la mobilité durable se trouve entre-temps déjà à un stade avancé.

Le transport est responsable de 25 % des émissions de CO<sub>2</sub>, dont 98 % sont générées par le transport routier. Il faut faire quelque chose à ce niveau pour réaliser les objectifs climatiques mais aussi agir dans l'intérêt de la santé publique. Le secteur des transports est en effet responsable d'une part importante de la pollution atmosphérique qui est à l'origine de problèmes de santé. Par ailleurs, l'impact des embouteillages sur notre économie se chiffre en milliards.

Les objectifs reposent sur des accords. Nous sommes aujourd'hui confrontés à des choix stratégiques qui concernent concrètement la mobilité. Nos trois pays opèrent des choix et ont inscrit la mobilité en tête de l'agenda politique en prévoyant des leviers concrets comme le développement des transports publics, la mobilité active et la multimodalité. Au cours de cette législature, nous avons mené un débat approfondi sur l'électrification du réseau. Une recommandation sur la mobilité durable comportant un agenda pour l'élimination progressive du moteur à combustion interne a été adoptée en 2017. Le Benelux était en avance sur le débat européen dans ce domaine.

Les obstacles sont toutefois également nombreux: habitudes, coûts, inertie. Les slogans ne suffisent pas, il faut agir. Un récent rapport du Bureau belge du Plan montre que, malgré les mesures déjà prises, la voiture restera le principal moyen de transport en 2040. Des plans d'action doivent être arrêtés aux différents niveaux sur la base des objectifs majeurs tels qu'ils ont été définis.

Le rapporteur rappelle certaines recommandations du Parlement Benelux: la mobilité durable, avec les différents leviers: la mobilité active, la multimodalité, la mobilité partagée; la mobilité ferroviaire, pour laquelle il faut renforcer les connexions entre les capitales, entre les zones frontalières et entre le Benelux et la Rhénanie-du-Nord-Westphalie; une recommandation portant sur l'axe Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg adoptée l'an dernier en ce qui concerne les trains de nuit. Des travaux sont

de hindernissen voor het goederenvervoer per spoor wegwerken. Er wordt nu ook gewerkt over het vervoer per vrachtwagen en de verduurzaming van de sector, een aanbeveling die zaterdag op de agenda staat, en het gebruik van waterstof, wat vandaag op de agenda staat.

Met de heer Timmermans werd het thema “duurzaam transport” aangesneden, nu gaan we, met experts, over naar “grensoverschrijdende multimodaliteit en modal shift”. Er is veel ambitie, er zijn veel doelstellingen op middellange en lange termijn, maar waar staan we nu, waar gaan we naartoe? Daarover komen de heren Courbe en Vansteenkiste aan het woord. De commissie Mobiliteit focuste op het fietsbeleid, dat vroeger iets minder aan bod is gekomen. Het Belgisch Planbureau verwacht tegen 2040 een toename van de fietsmobiliteit met ruim 35 %, zelfs bij ongewijzigd beleid. Het is belangrijk om te bekijken hoe in Benelux-verband kan worden samengewerkt om die ontwikkeling te begeleiden. Ook de kwestie van de fietsdiefstallen en hoe die aan te pakken is belangrijk. Over het fietsbeleid komen de Nederlandse staatssecretaris Heijnen, een vertegenwoordiger van de Belgische minister Gilkinet en de heer Te Brömmelstroet, de “fietsprofessor” van de Universiteit van Amsterdam, aan het woord. Na dat Nederlandse voorbeeld wordt gekeken naar best practices met een vertegenwoordiger van de Baltische Assemblee, de heer Must, de heer Evrard, lid van de Conseil Parlementaire interrégional – Grande Région, en mevrouw Birk Hjuler, die zal toelichten hoe de Deense vrienden hun beleid hebben kunnen ontwikkelen.

Begin juli wordt er dan voortgewerkt in de commissie Mobiliteit. Op basis van de uiteenzettingen van de sprekers van vandaag kunnen conclusies worden getrokken. De heer Van den Bergh zal al enkele conclusies formuleren op het einde van de vergadering. Daarna kan verder gewerkt worden aan een of andere thematiek, maar het fietsbeleid zal zeker aan bod komen. De Benelux kan een nuttige rol spelen bij het ontwikkelen van de actieve mobiliteit in onze drie landen. (Applaus)

De voorzitter dankt de heer Parent voor zijn uiteenzetting, die een goede introductie is en de contouren tekent van het thema van de duurzame mobiliteit. Om niet te veel tijd te verliezen, geeft hij onmiddellijk het woord aan de heer Pierre Courbe, de verantwoordelijke voor Mobiliteit bij *Inter-Environnement Wallonie*.

#### **Tweede luik – Grensoverschrijdende multimodaliteit en modal shift**

De heer Pierre Courbe, verantwoordelijke voor

également menés à propos du transport par camions et de la durabilisation du secteur. Une recommandation à ce sujet figure à l'ordre du jour de samedi et une autre sur l'utilisation de l'hydrogène est à l'ordre du jour aujourd'hui encore.

Le thème du “transport durable” a été abordé avec M. Timmermans et nous allons traiter maintenant avec les experts de la “multimodalité transfrontalière et du transfert modal”. L’ambition est grande, les objectifs à moyen et à long terme sont nombreux mais quelle est la situation actuelle et vers quoi nous nous dirigeons-nous? C'est de cela que vont nous entretenir MM. Courbe et Vansteenkiste. La commission de la Mobilité s'est concentrée sur la politique en matière de vélo qui a été quelque peu négligée dans le passé. Le Bureau belge du Plan prévoit, même à politique inchangée, une augmentation de la pratique du vélo de plus de 35 % d'ici 2040. Il est important d'envisager une coopération dans les pays du Benelux pour accompagner ce développement. La question du vol de vélos et de la lutte contre ce phénomène est également importante. Le secrétaire d'État néerlandais Heijnen, un représentant du ministre belge Gilkinet et M. Te Brömmelstroet, le “professeur de vélo” de l'université d'Amsterdam, traiteront de la politique en matière de vélo. Après l'exemple néerlandais, il sera question des meilleures pratiques avec un représentant de l'Assemblée balte, M. Must, M. Evrard, membre du Conseil parlementaire interrégional – Grande Région, et Mme Birk Hjuler enfin qui nous expliquera comment nos amis danois ont pu mettre en place leur politique.

Les travaux se poursuivront ensuite au sein de la commission de la Mobilité début juillet. Des enseignements pourront être tirés des interventions d'aujourd'hui. M. Van den Bergh tirera à son tour un certain nombre de conclusions à l'issue de la séance. Les travaux pourront ensuite se poursuivre sur un certain nombre de sujets mais la politique en matière de vélo sera à n'en pas douter discutée. Le Benelux peut jouer un rôle utile dans le développement de la mobilité active dans nos trois pays. (Applaudissements)

Le président remercie M. Parent pour sa présentation qui constitue une excellente introduction et définit les contours du thème de la mobilité durable. Pour ne pas trop tergiverser, il cède d'emblée la parole à M. Pierre Courbe, en charge de la mobilité chez Inter-Environnement Wallonie.

#### **Deuxième partie – Multimodalité transfrontalière et transfert modal**

M. Pierre Courbe, responsable de la Mobilité chez

Mobiliteit bij *Inter-Environnement Wallonie* (België), dankt het Beneluxparlement voor de uitnodiging. Hij is vooral tevreden dat hij het woord mag nemen namens de milieuwereld en meer specifiek namens *Inter-Environnement Wallonie* (IEW), een vereniging die actief is in Wallonië. Deze vereniging heeft ongeveer 140 leden en drie hoofdactiviteiten, met name politieke belangenbehartiging, de vertegenwoordiging van werkgevers en werknemers en het verkondigen van de ideeën van de experts in het publieke debat. Ze heeft expertise in verschillende thema's die dichtbij of ver weg iets te maken hebben met het milieu, of het nu gaat om voedsel, gezondheid, energie, klimaat, mobiliteit, toerisme of andere thema's.

Enkele jaren geleden heeft de vereniging de waarden gedefinieerd die haar ertoe bracht deze milieuboodschap uit te dragen, en dit zijn respect, verantwoordelijkheid, solidariteit, engagement en soberheid.

Vervolgens toont de heer Courbe een slide over het aandeel van de verschillende vervoersmiddelen. Hij merkt op dat er veel over de modal shift wordt gesproken, maar wat is het aandeel van de vervoersmiddelen in de verschillende landen in de Benelux? Om het aandeel tussen verschillende vervoerswijzen te meten, zijn er twee relevante indicatoren. De eerste bestaat uit het meten van het aantal verplaatsingen. Daarbij wordt geen rekening gehouden met de kleinere gemiddelde afstanden met de fiets dan met de auto, waarmee ook meerdere personen kunnen worden vervoerd. Volgens dit criterium valt meteen op dat het aantal verplaatsingen met de auto in Nederland rond de 40 % ligt tegenover respectievelijk 60 en 70 % in België en Luxemburg. De tweede indicator bestaat uit het vergelijken van het aantal afgelegde kilometers per persoon. Dat leidt tot andere resultaten. Deze meetwijze laat een betere vergelijking toe van het aandeel van de verschillende vervoersmiddelen. De drie landen zijn volgens deze manier van meten redelijk vergelijkbaar. Het is duidelijk dat de wagen het grootste aandeel inneemt in de drie Beneluxlanden, maar ook in heel West-Europa.

Dat heeft een lange geschiedenis van zeer grote publieke investeringen in het wegennet in de jaren 50 ten voordele van auto's en vrachtwagens. De activiteiten, onder meer op het vlak van huisvesting, economische productie, consumptie en vrije tijd werden verspreid over het hele grondgebied. Er was een sterke stijging in de graad van motorisering van de bevolking, de sociale valorisatie van

*Inter-Environnement Wallonie* (Belgique), remercie le Parlement Benelux pour l'invitation qui lui a été faite. Il se dit particulièrement heureux de pouvoir prendre la parole au nom du monde de l'environnement et plus particulièrement au nom d'*Inter-Environnement Wallonie* (IEW), une association active en Wallonie. Cette association compte environ 140 membres et exerce trois activités principales, à savoir la défense des intérêts politiques, la représentation des employeurs et des travailleurs et la diffusion des idées défendues par les experts dans le débat public. Elle possède une expertise dans différents domaines en rapport, de près ou de loin, avec l'environnement, qu'il s'agisse de l'alimentation, de la santé, de l'énergie, du climat, de la mobilité, du tourisme ou d'autres questions encore.

L'association a défini voici quelques années les valeurs qui l'ont amenée à diffuser ce message environnemental, à savoir le respect, la responsabilité, la solidarité, l'engagement et la sobriété.

M. Courbe présente ensuite une diapositive illustrant la part que représentent les différents moyens de transport. Il fait observer qu'il est abondamment question du transfert modal, mais quelle est la part des différents modes de transport dans les pays du Benelux? L'on dispose de deux indicateurs pertinents pour mesurer la part des différents modes de transport. Le premier indicateur est la mesure du nombre de déplacements. Il ne tient pas compte des distances moyennes plus faibles parcourues à vélo qu'en voiture, cette dernière pouvant également être utilisée pour transporter plusieurs personnes. Sur la base de ce critère, on observe d'emblée que le nombre de déplacements effectués en voiture aux Pays-Bas est d'environ 40 %, contre 60 % et 70 % respectivement en Belgique et au Luxembourg. Le deuxième indicateur repose sur la comparaison du nombre de kilomètres parcourus par personne et conduit à des résultats différents. Cette méthode de mesure permet de mieux comparer la part que représentent les différents modes de transport. Elle montre que la situation est assez comparable dans les trois pays. Il apparaît à l'évidence que la voiture occupe la plus grande place dans les trois pays du Benelux, mais aussi dans toute l'Europe occidentale.

Cette situation résulte d'une longue histoire d'investissements publics massifs dans le réseau routier dans les années 50, au bénéfice donc de la voiture et du camion. Les différentes activités, comme le logement, la production économique, la consommation et les loisirs étaient réparties sur l'ensemble du territoire. On a assisté à une forte augmentation du degré de motorisation de la

mobiliteit en de ontwikkeling van een mythologie rond de auto. De heer Courbe is zelf geboren in de jaren 60. In zijn jeugd zag hij veel films of las hij veel stripverhalen waarin de held met een indrukwekkende auto rondreed.

Tegenwoordig is de auto in feite een systeem, de auto vormt het hart van ons transportsysteem. Het is nu zaak om daaruit te ontsnappen, vanwege de gevolgen voor het milieu die iedereen ondertussen kent.

De volgende slide toont de evolutie van de verhouding tussen het vermogen en de massa van de verkochte auto's in Europa. In 1991 sprak de Europese Raad van ministers van Mobiliteit voor het eerst zijn bezorgdheid uit over deze evolutie, maar we zien nog steeds een zeer sterke stijging, met enkel een kleine daling wanneer de economische omstandigheden minder goed waren, zoals bij de economische crisis in 2008 en 2009. In die periode kochten de mensen ook iets meer bescheiden wagens.

Vervolgens toont de heer Courbe een grafiek van de evolutie van de verkoop van de verschillende soorten auto's. Hij merkt op dat in de laatste vijftien jaar de verkoop van SUV's sterk is gestegen, wat in fel contrast staat met de verkoop van meer bescheiden wagens, die eerder daalt. De massa, het vermogen, de snelheid en de grootte van de verkochte wagens wordt steeds meer in de laatste twintig jaar.

Als men kijkt naar de manier waarop mensen een auto kiezen, valt een sterke paradox op. Ondanks de beschikbare informatie over de totale kosten van het gebruik van de wagen, de total cost of ownership (TCO), kiezen consumenten een voertuig zonder rekening te houden met de TCO. Ze kopen dus duurdere wagens en kiezen minder voor een bescheiden wagen, hoewel die wel zou beantwoorden aan hun noden op het vlak van mobiliteit. Daar is dus nog werk te doen op het vlak van informatie en sensibilisering van de consumenten.

Deze criteria (massa, vermogen, snelheid, grootte) hebben een niet te verwaarlozen impact op het milieu en de verkeersveiligheid. De heer Courbe vergelijkt twee verschillende modellen van de Volkswagen Golf VII benzine, met name het meest krachtige en het minst krachtige model. Het lichtere model heeft een uitstoot van 105 gram CO<sub>2</sub> per kilogram, terwijl het zwaardere model een uitstoot heeft van 177 gram CO<sub>2</sub> per kilogram. De massa en het vermogen hebben een duidelijke

population, à la valorisation sociale de la mobilité et au développement d'une mythologie autour de la voiture. M. Courbe lui-même est né dans les années 60. Dans sa jeunesse, il a vu de nombreux films ou lu de nombreuses bandes dessinées dont les héros se déplaçaient à bord d'impressionnants véhicules.

Aujourd'hui, la voiture constitue en fait un système et se trouve au cœur de notre système de transport. Il est important désormais d'en sortir, en raison des conséquences environnementales que nul n'ignore plus.

La diapositive suivante illustre l'évolution du rapport puissance/masse des voitures vendues en Europe. En 1991, le Conseil européen des ministres de la Mobilité a, pour la première fois, exprimé son inquiétude face à cette évolution mais l'on observe toujours aujourd'hui une très forte augmentation, avec seulement une légère diminution lorsque les conditions économiques sont moins favorables, comme pendant la crise économique de 2008 et 2009. À cette époque, les gens ont également fait l'acquisition de voitures un peu plus modestes.

M. Courbe présente un graphique de l'évolution des ventes des différents types de voitures. Il fait observer qu'au cours des 15 dernières années, les ventes de SUV ont fortement augmenté, ce qui contraste singulièrement avec les ventes de voitures plus modestes, qui évoluent plutôt à baisse. La masse, la puissance, la vitesse et la taille des voitures vendues ont augmenté au cours des vingt dernières années.

L'examen de la manière dont les gens choisissent une voiture fait apparaître un important paradoxe. Malgré les informations disponibles sur le coût total de la possession d'une voiture (TCO), les consommateurs choisissent un véhicule sans tenir compte du TCO. Ils acquièrent donc des voitures plus chères et optent le moins volontiers pour une voiture modeste qui répondrait pourtant à leurs besoins réels en matière de mobilité. Il reste donc du travail à accomplir en termes d'information et de sensibilisation des consommateurs.

Ces critères (masse, puissance, vitesse, taille) ont un impact important sur l'environnement et la sécurité routière. M. Courbe compare deux modèles différents de la Volkswagen Golf VII à essence, le plus puissant et le moins puissant. Le modèle le plus léger émet 105 grammes de CO<sub>2</sub> par kilogramme, là où l'autre émet 177 grammes de CO<sub>2</sub> par kilogramme. La masse et la puissance ont un impact évident sur l'environnement, alors que les deux modèles rendent un service similaire à l'automobiliste. Les

impact op het milieu, terwijl de twee modellen een gelijkaardige dienst verschaffen aan de automobilist. Verzekeringsmaatschappijen berekenen hun premies bovendien ook aan de hand van het vermogen van de wagen, want blijkbaar is het vermogen ook een criterium voor de mogelijke graad van gevaar van een voertuig.

Op de volgende slide laat de heer Courbe een vergelijking zien van de automarkt in 2019 in de drie Beneluxlanden, gebaseerd op cijfers van de *European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA) en de *International Council on Clean Transportation* (ICCT). In het Groothertogdom Luxemburg worden er meer wagens ingeschreven per inwoner, maar ook zwaardere en grotere wagens die meer vervuilen, gevuld door België en dan pas Nederland. In 2019 zien we een beeld van de toestand van voor de gezondheidscrisis, maar ook van voor de sterke stijging van voertuigen die op alternatieve brandstoffen rijden. Elektrische en hybride wagens maakten minder dan 3 % van de markt uit.

Bij de huidige vloot van wagens is de rangorde tussen de drie landen niet veranderd. In Luxemburg zijn er per inwoner veel meer wagens dan in België en Nederland. Het aantal dieselwagens dat ingeschreven en aanwezig is in het wagenpark in Nederland is veel kleiner dan in de twee andere landen, door een historisch zeer groot verschil tussen de accijnzen op diesel en benzine.

Op de volgende slide laat de heer Courbe een kleine oefening zien die hij gemaakt heeft en die nog niet werd gepubliceerd. Het gaat over een actualisering van een benchmarking uit 2013 over de fiscale praktijken rond voertuigen in de 27 Europese lidstaten. Hij heeft een staal genomen van zestien wagens die representatief zijn voor wat er beschikbaar is op de automarkt en de belastingen op de aankoop en op het bezit in alle lidstaten met elkaar vergeleken. In feite zien we direct dat Luxemburg heel erg sterk opvalt met een afwezigheid van belasting op de aankoop van voertuigen, terwijl die belasting in België relatief laag is in vergelijking met Nederland en het Europese gemiddelde.

Tot slot is de rangschikking van de drie Beneluxlanden voor wat betreft de belasting op de aankoop van een auto precies hetzelfde als de rangschikking in de aankoop van nieuwe wagens volgens hun prestatie. De conclusie van deze benchmarking is dat de belasting op aankoop een buitengewoon instrument is om het aankoopgedrag van de consumenten te sturen naar een meer rationele keuze. De heer Courbe vertelde eerder al dat de consument niet veel aandacht besteedt aan de total cost of ownership van voertuigen en door een verhoging van de belasting op

compagnies d'assurance calculent également leurs primes en fonction de la puissance du véhicule car il appert que la puissance constitue également un critère pour déterminer le possible degré de dangerosité d'un véhicule.

La diapositive suivante montre une comparaison du marché des voitures en 2019 dans les trois pays du Benelux, sur la base des chiffres de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) et du *Council on Clean Transportation* (ICCT). Au Grand-Duché de Luxembourg, on observe un nombre de voitures par habitant plus élevé. Les voitures y sont également plus grandes, plus lourdes, plus polluantes. Le Luxembourg est suivi par la Belgique et ensuite seulement par les Pays-Bas. L'on peut voir une image de la situation avant la crise sanitaire en 2019 mais aussi avant la forte croissance du nombre de véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs. Les voitures électriques et hybrides représentaient alors moins de 3 % du marché.

En ce qui concerne le parc automobile actuel, le classement entre les trois pays n'a pas évolué. On dénombre au Luxembourg beaucoup plus de voitures par habitant qu'en Belgique et aux Pays-Bas. Le nombre de voitures diesel immatriculées et présentes dans le parc automobile aux Pays-Bas est beaucoup plus faible que dans les deux autres pays, en raison d'une différence historiquement très importante au niveau des accises sur le diesel et l'essence.

La diapositive suivante présentée par M. Courbe montre un petit exercice qu'il a réalisé et qui n'a pas encore été publié. Il s'agit de la mise à jour d'une analyse comparative de 2013 sur les pratiques en matière de taxation des véhicules dans les 27 États membres de l'UE. Il a pris un échantillon de 16 voitures représentatives parmi celles qui sont disponibles sur le marché automobile et a comparé les taxes sur l'achat et la possession de ces véhicules dans tous les États membres. On observe d'emblée que le Luxembourg se distingue par l'absence de taxe sur l'achat de véhicules, et que la taxe est relativement plus faible en Belgique par rapport aux Pays-Bas et à la moyenne européenne.

Enfin, le classement des trois pays du Benelux en matière de taxe à l'achat de voitures correspond très exactement au classement en matière d'achat de voitures neuves en fonction de leurs performances. La conclusion de cette analyse comparative est que la taxe à l'acquisition est un instrument extraordinaire pour orienter le comportement d'achat des consommateurs vers un choix plus rationnel. M. Courbe a déjà indiqué précédemment que les consommateurs ne prêtent guère d'attention au coût total de la possession d'un véhicule et que si l'on

aankoop kan hun keuze een beetje rationeler worden en dat is hun eigen voordeel. De kosten van de verzekering, onderhoud en brandstofverbruik van meer bescheiden voertuigen zijn ook bescheidener. Deze fiscale investering is dus snel terugverdiend.

De heer Courbe heeft geprobeerd deze gegevens op een diagram te plaatsen. Hierop wordt voldoende duidelijk dat de uitstoot van de nieuw aangekochte wagens in Nederland jaar na jaar verminderd. In 2007 bekleedde Nederland de 17<sup>e</sup> plaats van alle lidstaten in Europa in de rangschikking van de hoeveelheid uitstoot van de nieuwe wagens. Nadat de fiscale correctie op de uitstoot van nieuwe wagens jaarlijks vermeerderde, werd Nederland in 2013 het land waar de nieuwe wagens het minste CO<sub>2</sub> uitstoten van heel de Europese Unie. Nederland behoudt die eerste plaats tot op vandaag, met uitzondering van de jaren 2017 en 2018, waar het zijn plaats tijdelijk moest afstaan aan Denemarken. Dit illustreert dat een fiscale politiek tot resultaten leidt.

Vervolgens wil de heer Courbe nog iets zeggen over een onderzoek dat onlangs gevoerd werd door IEW. In 2021 werd een enquête uitgevoerd over het verband tussen het beeld dat mensen hebben van hun wagen en hun gedrag in het verkeer. Het gaat om een kleine studie die werd verspreid op internet en sociale media en waarop circa 800 antwoorden kwamen. De huishoudens zonder wagen waren ondervertegenwoordigd en mensen die jaarlijks veel kilometers afleggen waren oververtegenwoordigd.

De vrij duidelijke conclusie uit dit onderzoek is dat er in feite echt een mentale barrière is tussen mensen die een nogal positief beeld van de auto hebben, met waarden rond esthetiek, sensatie, vrijheid, macht, passie en sociale status, en mensen die gevoeliger zijn voor de milieuspecten van auto's en zich minder vereenzelvigen met hun auto. Mensen met een positieve perceptie van auto's, gebruiken hun wagen als voornaamste vervoermiddel, hebben een voorkeur voor meer prestigieuze modellen en leggen jaarlijks veel kilometers af. Zij vinden het belangrijker om regelmatig een nieuwe wagen aan te schaffen.

Wat kunnen we daaraan doen? Veel experten pleiten voor *Avoid-Shift-Improve* (ASI). Dat houdt in dat er minder verplaatsingen gebeuren, dat verplaatsingen op een andere manier gebeuren en met voertuigen die minder energie verbruiken. Op de slide die hij toont staan onderaan de verschillende tools om de bevolking en de samenleving richting deze ASI te oriënteren. De effecten van die tools op de verschillende vervoersmiddelen staan bovenaan vermeld. De voornaamste middelen om de bevolking te activeren, zijn plannen, reguleren, economische ingrepen, informeren en investeren.

augmente la taxe à l'achat, leur choix peut devenir un peu plus rationnel, ce qui est tout à leur avantage. Le coût de l'assurance, de l'entretien et de la consommation de carburant des véhicules plus modestes est également plus faible. Cet investissement fiscal est donc rapidement rentabilisé.

M. Courbe a voulu traduire ces données sous la forme d'un diagramme. Ce dernier montre à suffisance que les émissions des voitures achetées neuves aux Pays-Bas diminuent d'année en année. En 2007, les Pays-Bas se classaient au 17<sup>e</sup> rang de tous les États membres européens pour la quantité d'émissions des voitures neuves. La correction fiscale sur les émissions des voitures neuves ayant augmenté chaque année, les Pays-Bas sont devenus en 2013 le pays où les voitures neuves émettent le moins de CO<sub>2</sub> de toute l'Union européenne. Les Pays-Bas conservent cette première place à ce jour, hormis une parenthèse en 2017 et 2018 lorsqu'ils ont cédé temporairement leur place au Danemark. Cela montre que la politique fiscale donne des résultats.

M. Courbe se propose ensuite de commenter une étude récemment menée par l'IEW. Une étude a été réalisée en 2021 à propos du lien entre la perception qu'ont les gens de leur voiture et leur comportement au volant. Il s'agissait d'une petite étude, diffusée sur Internet et dans les médias sociaux, qui a généré quelque 800 réponses. Les ménages sans voiture étaient sous-représentés et les personnes qui parcoururent de nombreux kilomètres par an étaient surreprésentées.

Cette étude montre clairement l'existence d'une barrière mentale entre les personnes qui ont une image plutôt positive de la voiture, avec des valeurs relatives à l'esthétique, aux sensations, à la liberté, au pouvoir, à la passion et au statut social, et celles qui sont plus sensibles aux aspects environnementaux des voitures et s'identifient moins à leur voiture. La voiture est le principal moyen de transport des personnes qui ont une perception positive de la voiture.

Que peut-on faire? De nombreux experts préconisent l'*Avoid-Shift-Improve* (ASI), ce qui signifie moins de déplacements, effectués différemment, au moyen de véhicules consommant moins d'énergie. Au bas de la diapositive figurent les différents outils permettant d'amener la population et la société vers cet ASI. Les effets de ces outils sur les différents moyens de transport sont présentés en haut. Les principaux outils pour activer la population sont la planification, la réglementation, les interventions économiques,

Het laatste punt dat de heer Courbe aanhaalt is een verbeterproject, waarmee men in de richting wil gaan van meer efficiënte, maar ook minder gevaarlijke wagens. IEW heeft samen met de Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK) het concept van de LISA-car – *Light and Safe car* – ontwikkeld. Ze pleiten voor een wagen met een maximumgewicht, -vermogen en -snelheid en een veilige voorbumper. Als enkel deze wagens nog verkocht worden op de markt, zal dat de transitie vergemakkelijken naar soberheid, minder energieverbruik en meer veiligheid in de publieke ruimte. Voor meer informatie over de LISA-car verwijst de heer Courbe naar de website [www.lisacar.eu](http://www.lisacar.eu).

De heer Courbe concludeert dat als er geen inperking is, een modal shift moet gevuld worden door een mental shift. Het is vreselijk moeilijk om het huidige autosysteem te verlaten en de stap te zetten naar een andere mobiliteit. Daarom is het absoluut noodzakelijk om te werken aan de mentaliteit en aan de waardering van meer milieuvriendelijke wagens. Alleen onder deze omstandigheden zullen we erin slagen om deze modal shift te bereiken. De heer Courbe sluit af met een citaat van Martin Luther King: “Op de skeletten en overblijfselen van vele beschavingen staan de pathetische woorden geschreven: te laat”. (Applaus)

De voorzitter dankt de heer Courbe en stelt voor om eerst te luisteren naar de tweede spreker, waarna de moderator het debat kan opstarten. Hij verwelkomt de heer Frank Vansteenkiste en geeft hem het woord.

De heer Frank Vansteenkiste, adviseur bij de Direction de la Planification de la Mobilité (Luxemburg) verontschuldigt de minister van Mobiliteit, vicepremier François Bausch, die op dit ogenblik in Madrid is voor de NAVO-top.

De heer Vansteenkiste start met een korte video die de laatste ontwikkelingen van het nationale mobiliteitsplan van Luxemburg laat zien. De kernboodschap van de strategie, een efficiënter gebruik van de infrastructuur, staat uitgelegd in een brochure van een 200-tal pagina's, waarvan er een veertigtal ter beschikking is.

De presentatie zal focussen op het proces en de beleidsaspecten, eerder dan op de 140 infrastructuurmaatregelen. Het eerste wat moet gebeuren is gegevens verzamelen. In 2017 werd een half miljoen euro uitgetrokken voor onderzoek bij Luxemburgse, Belgische, Duitse en Franse gezinnen. Vervolgens moet men zich richten op de actierendeën met het grootste potentieel, in Luxemburg eerder de fiets,

l'information et l'investissement.

Le dernier point traité par M. Courbe concerne un projet d'amélioration qui vise à rendre les voitures plus efficaces mais aussi moins dangereuses. L'IEWa développé, avec les Ouders van Verongelukte Kinderen (Parents d'Enfants Accidentés/OVK), le concept de la voiture LISA – *Light and Safe car*. Il s'agit d'un véhicule d'un poids, d'une puissance et d'une vitesse limités équipé d'un pare-chocs avant sûr. Si seules de telles voitures étaient vendues sur le marché, la transition vers la sobriété, une réduction de la consommation d'énergie et une sécurité accrue dans l'espace public s'en trouveraient favorisés. M. Courbe renvoie au site web [www.lisacar.eu](http://www.lisacar.eu) pour de plus amples informations sur la voiture LISA.

La conclusion de M. Courbe est qu'en l'absence d'une limitation, un changement modal doit s'accompagner d'un changement mental. Il est extrêmement difficile d'abandonner le système automobile actuel pour passer à une mobilité différente. C'est pourquoi il est absolument nécessaire de travailler sur la mentalité et l'intérêt pour des voitures plus respectueuses de l'environnement. Ce n'est qu'à ces conditions que nous parviendrons à réaliser ce transfert modal. M. Courbe termine par une citation de Martin Luther King: “Sur les squelettes et les restes de nombreuses civilisations figurent l'inscription pathétique: trop tard” (Applaudissements).

Le président remercie M. Courbe et propose d'entendre le deuxième orateur avant que le modérateur ne lance le débat. Il souhaite la bienvenue à M. Frank Vansteenkiste et lui cède la parole.

M. Frank Vansteenkiste, Conseiller à la Direction de la Planification de la Mobilité (Luxembourg), demande d'excuser le Ministre de la Mobilité, le Vice-Premier Ministre François Bausch, qui se trouve actuellement à Madrid pour assister au Sommet de l'OTAN.

M. Vansteenkiste commence par projeter une courte vidéo illustrant les derniers développements du plan national de mobilité au Luxembourg. Le message clé de la stratégie, à savoir une utilisation plus efficace des infrastructures, est expliqué dans une brochure de 200 pages, dont une quarantaine d'exemplaires sont disponibles.

La présentation sera principalement axée sur le processus et sur les aspects politiques, plutôt que sur les 140 mesures en matière d'infrastructure. Il a d'abord fallu collecter des données. En 2017, un demi-million d'euros a été dégagé pour effectuer des études auprès de ménages luxembourgeois, belges, allemands et français. Il a ensuite fallu se concentrer sur les domaines d'action

2 %, dan het openbaar vervoer, toch al 23 %. Er is een verschillende aanpak nodig naar gelang van de omgeving, zoals stad en platteland. Er moet geen anti-autopolitiek worden gevoerd, er moet een echte keuze komen, vooral in de steden.

Het nationale mobiliteitsplan is geen eindproduct, het is een proces dat elke vijf jaar opnieuw bekeken wordt met een monitoring, een inventaris en een nieuwe publicatie. Men probeert verkiezingsjaren te vermijden. De continuïteit is belangrijk voor een strategie op lange termijn.

De belangrijkste vraag is hoe mobiel te blijven in 2035, rekening houdend met de demografische en economische ontwikkeling. Men wil 40 % meer verplaatsingen zonder één extra autorit. Er is een strategie op 15 jaar nodig. Volgens STATEC zouden er bij een jaarlijkse groei van het bnp met 3 % in 2035 40 % meer verplaatsingen zijn, zonder doorgaand verkeer.

De heer Vansteenkiste belicht dan de terreinen waarop de meeste winst kan worden geboekt. Aanbod van kwaliteitstransport biedt de grootste kans op succes. Er werd 50 jaar voornamelijk in auto-infrastructuur geïnvesteerd. Het is dus normaal dat de auto succes kent. Op sommige plaatsen is er zelfs helemaal geen alternatief. Men moet dus alternatieven creëren die aantrekkelijker zijn dan de auto. De populariteit van de fiets stijgt elk jaar met 50 %. De capaciteit van het openbaar vervoer zal aanzienlijk worden opgedreven, vooral op het spoor. De CFL heeft de grootste offerteaanvraag voor rollend materieel uitgeschreven sinds haar oprichting in 1946. Er zijn nu veel lege plaatsen in de auto's, carpooling zal aangemoedigd worden. De autosnelwegen zullen een derde rijstrook krijgen, maar die zal worden voorbehouden aan auto's met drie of meer inzittenden. De eenvoudigste oplossing is betalend parkeren invoeren in plaats van gratis te laten parkeren op de openbare weg.

Er werd al heel wat gezegd over de modal shift. Het is wenselijk dat het openbaar vervoer van 16 naar 22 % gaat; men moet niet alleen naar die 6 % kijken, maar naar de kritische massa: bij een toename van de verplaatsingen met 40 %, is dat een verdubbeling. Er is een platform nodig om de mensen te informeren over alle transportmodi. Luxemburg heeft aan zijn mobiele applicatie gewerkt om alle transportmodi op te nemen, met inbegrip van het grensoverschrijdend vervoer. Men kan er tickets kopen voor wat niet gratis is en het is open source, dus de gegevens kunnen worden overgenomen.

présentant le plus grand potentiel, en l'occurrence le vélo au Luxembourg (2 %), plus que les transports publics (qui représentent déjà 23 %). Une approche différente est nécessaire en fonction de l'environnement, par exemple urbain ou rural. Il ne s'agit pas de mener une politique anti-voiture et de véritables choix devraient être proposés, particulièrement dans les villes.

Le plan de mobilité national n'est pas un produit fini mais un processus qui est revu tous les cinq ans, avec un monitorage, un inventaire et une nouvelle publication. L'on s'efforce d'éviter les années d'élection. La continuité est importante pour une stratégie à long terme.

La question majeure est de savoir comment rester mobile en 2035, en tenant compte de l'évolution démographique et économique. L'on veut en arriver à 40 % de trajets en plus sans aucun déplacement supplémentaire en voiture. Une stratégie à 15 ans est nécessaire. Selon le STATEC, une croissance annuelle de 3 % du PIB en 2035 entraînerait une augmentation de 40 % des déplacements, sans tenir compte du trafic de transit.

M. Vansteenkiste met ensuite en évidence les domaines où l'on peut réaliser le plus d'avancées. Proposer un transport de qualité est la démarche qui offre les meilleures chances de succès. Les investissements ayant été réalisés principalement dans les infrastructures automobiles depuis 50 ans, le succès de la voiture est normal. Dans certains endroits, il n'y a aucune alternative. Il faut donc créer des alternatives plus attrayantes que la voiture. La popularité de la bicyclette augmente de 50 % chaque année. La capacité des transports publics sera considérablement augmentée, notamment en ce qui concerne les chemins de fer. Le CFL a lancé le plus grand appel d'offres pour du matériel roulant depuis sa création en 1946. Le covoiturage sera encouragé dans la mesure où il y a aujourd'hui beaucoup de sièges vides dans les voitures. Les autoroutes seront dotées d'une troisième voie qui sera réservée aux voitures avec trois occupants ou plus. La solution la plus simple est de substituer le stationnement payant au stationnement gratuit sur la voie publique.

Il a déjà été abondamment question du transfert modal. Il conviendrait que les transports publics passent de 16 % à 22 %; il ne faut pas seulement considérer les 6 %, mais aussi la masse critique: une augmentation de 40 % des déplacements constitue un doublement. Nous avons besoin d'une plateforme pour informer les gens à propos de l'ensemble des modes de transport. Le Luxembourg a travaillé sur son application mobile pour inclure tous les modes de transport, y compris le transport transfrontalier. On peut acheter des tickets pour ce qui n'est pas gratuit et c'est une source ouverte, ce qui signifie que les données peuvent être reprises.

Vroeger werd 30 % geïnvesteerd in het spoor, 70 % in wegeninfrastructuur, de jongste vijf jaar werd dat omgekeerd. Luxemburg voert de lijst aan van het aantal auto's per persoon, maar ook die van de investeringen in het spoor per inwoner. Het tramnetwerk wordt ontwikkeld. Nu zijn er 10 kilometer tramsperen, dat wordt uitgebreid tot 45 kilometer in 2035. Er zijn nu 75 000 passagiers per dag. Dat succes komt doordat het een kwaliteitstram is op het vlak van bestemmingen, parcours en comfort. Bussen rijden op 200 lijnen, tegen 2030 zullen die bussen allemaal elektrisch zijn. Er moeten busstroken komen, trambusbanen met elke twee à drie minuten een bus. Een voorbeeld van een grensoverschrijdende bus is de verbinding Esch-Audun-le-Tiche. Er is ook een treinverbinding, de trein is gratis, de bus niet, maar de trein wordt elke dag gebruikt door 700 personen, de bus wordt 2,5 keer zo veel gebruikt, omdat die verbinding meer comfort biedt. Er werd een werkgroep opgericht met Franse verkozenen en er werd een nieuwe grensoverschrijdende oplossing uitgewerkt. Luxemburg zal de infrastructuur financieren tot Audun-le-Tiche voor de bus en het fietspad. Die Franse streek is sterk afhankelijk van Luxemburg voor de werkgelegenheid.

Er komen drie fietssnelwegen. Daarin moet evenzeer worden geïnvesteerd als men gedaan heeft voor de auto. Het wegennet moet multimodaal worden, nu is een groot deel enkel toegankelijk voor auto's. Er werd een functionele indeling gemaakt van het wegennet. De auto blijft het belangrijkste op de autosnelweg, maar op andere wegen worden andere voertuigen belangrijker. Het is de bedoeling om de autosnelweg naar België te verbreden en ook busbanen en fietspaden aan te leggen. De burgemeester van Aubange heeft dan contact opgenomen: er ontbreekt vanaf de grens 1,5 kilometer tot de autosnelweg naar Aarlen en er werd een intercommunaal plan ontwikkeld om een verbinding te cofinancieren.

De heer Vansteenkiste komt terug op het uitgangspunt, de ruimte op de weg eerlijker verdelen, en illustreert dat met een oude en een recente foto van de avenue de la Liberté in Luxemburg-Stad. Door de aanpassingen werd de capaciteit van die baan verdrievoudigd, berekend in personen, niet in auto's, en er zijn overal terrassen.

Luxemburg organiseert een Europese conferentie over mobiliteit op 27 en 28 maart 2023 en de minister zal dan graag de leden van het Beneluxparlement verwelkomen. (Applaus)

Si 30 % étaient précédemment investis dans le rail et 70 % dans les infrastructures routières, cette situation s'est inversée au cours des cinq dernières années. Le Luxembourg occupe certes la première place pour ce qui est du nombre de voitures par personne mais également pour les investissements ferroviaires par habitant. Le réseau de tramway est en cours de développement. On dénombre aujourd'hui 10 kilomètres de voies de tramway qui seront étendues à 45 kilomètres en 2035. Il y a actuellement 75 000 passagers par jour. Ce succès est dû au fait qu'il s'agit d'un tram de qualité en termes de destinations, de parcours et de confort. Les autobus circulent sur 200 lignes et tous seront électriques d'ici 2030. Il faut des couloirs de bus, avec un bus toutes les deux ou trois minutes. On peut citer comme exemple de bus transfrontalier la liaison Esch-Audun-le-Tiche. Il existe également une liaison ferroviaire: le train est gratuit et le bus ne l'est pas, mais le train est utilisé quotidiennement par 700 personnes contre 2,5 fois plus pour le bus car cette liaison offre davantage de confort. Un groupe de travail a été mis en place avec des élus français et une nouvelle solution transfrontalière a été élaborée. Le Luxembourg financera l'infrastructure jusqu'à Audun-le-Tiche pour le bus et la piste cyclable. Cette région française est fortement dépendante du Luxembourg en matière d'emploi.

Il y aura trois autoroutes cyclistes. Il faut y investir autant que jadis dans l'infrastructure routière. Le réseau routier doit devenir multimodal. Aujourd'hui, une grande partie du réseau n'est accessible qu'aux voitures. Il a été procédé à une classification fonctionnelle du réseau routier. Si la voiture reste le véhicule le plus important sur l'autoroute, d'autres véhicules gagnent en importance sur les autres voiries. Il est prévu d'élargir l'autoroute vers la Belgique et de construire des voies de bus et des pistes cyclables. Le bourgmestre d'Aubange a alors pris contact: à partir de la frontière, il manque 1,5 km jusqu'à l'autoroute vers Arlon et un plan intercommunal a été arrêté pour co-financer une liaison.

M. Vansteenkiste en revient au principe du partage plus équitable de l'espace routier et illustre son propos au moyen d'une photo ancienne et d'une photo récente de l'avenue de la Liberté à Luxembourg-Ville. Les aménagements ont permis de tripler la capacité de cette artère, non pas en nombre de voitures mais en nombre de passagers, et il y a des terrasses partout.

Le Luxembourg organisera une conférence européenne sur la mobilité les 27 et 28 mars 2023 et le ministre sera heureux d'accueillir les membres du Parlement du Benelux à cette occasion. (Applaudissements)

De heer Jef Van den Bergh (B), moderator, dankt de heer Vansteenkiste en nodigt de leden uit hun vragen te stellen.

De heer Bob van Pareren (N) dankt beide sprekers voor hun presentatie. Ze gaven een duidelijk inzicht in hun activiteiten. De heer Courbe toonde een vergelijking tussen de verkoop van wagens in Nederland, België en Luxemburg. Hij had het daarbij over nieuwe wagens. In 2019 zijn er 700 000 tweedehandswagens verkocht in Nederland. Misschien komt dat wel omdat de Nederlanders niet graag geld uitgeven. Het is in elk geval opmerkelijk meer dan wat er aan nieuwe wagens wordt verkocht. Heeft dat invloed op de cijfers?

De heer Vansteenkiste toonde de wegen die veranderd waren in Luxemburg. Het ging over twee trambananen, twee autowegen en vier meter fietspad. Is de doorstroming daardoor niet verminderd? Zorgt dat niet voor meer files? En hoe komt het dat de benzine zoveel duurder is in Luxemburg dan voorheen? (Gelach)

De heer Pierre Courbe, verantwoordelijke voor Mobiliteit bij *Inter-Environnement Wallonie* (België) antwoordt dat de Nederlanders misschien niet graag geld uitgeven, maar ze geven ook minder geld uit aan tweedehandswagens dan de Belgen. Hij wijst dat voornamelijk aan het belang van de bedrijfswagen in België. In België werden er 500 000 tot 600 000 tweedehandswagen verkocht op een automarkt die iets sterker is dan in Nederland. Het belang van de tweedehandsmarkt is groter in België dan in Nederland. Als de heer Courbe probeert om de volledige markt van de autoverkoop te vergelijken, dus zowel de tweedehandswagens als de nieuwe wagens, dan ziet hij dat het wagenpark in Nederland iets ouder is dan in België, maar de cijfers zijn zeer vergelijkbaar.

De heer Frank Vansteenkiste, adviseur bij de Direction de la Planification de la Mobilité (Luxemburg) antwoordt dat er niet meer files zijn in de avenue de la Liberté. Er is een ringweg aangelegd, dus de auto's rijden nu vooral daar en ze gaan niet meer door het centrum van Luxemburg, waar voorheen te veel capaciteit was. Veel mensen reden vroeger door het centrum om verder door te rijden in de provincie. Die nemen nu de autosnelweg. Voor een deel is er ook een modal shift. Eigenlijk zijn er nu minder files dan voor de heraanleg.

De voorzitter dankt de sprekers in het tweede onderdeel hartelijk en biedt hun een klein geschenk aan namen het Beneluxparlement.

M. Jef Van den Bergh (B), modérateur, remercie M. Vansteenkiste et invite les membres à poser leurs questions.

M. Bob van Pareren (N) remercie les deux intervenants pour leur présentation. Ils ont fourni un aperçu clair de leurs activités. M. Courbe a établi une comparaison entre les ventes de voitures aux Pays-Bas, en Belgique et au Luxembourg. Il a parlé à ce propos des voitures neuves. En 2019, 700 000 voitures d'occasion ont été vendues aux Pays-Bas. C'est peut-être parce que les Néerlandais n'aiment pas dépenser leur l'argent. Quoi qu'il en soit, c'est singulièrement plus que le nombre de voitures neuves. Cela affecte-t-il les chiffres?

M. Vansteenkiste a montré les voiries qui ont été aménagées au Luxembourg. Il s'agissait de deux voies de tramway, de deux autoroutes et de quatre mètres de piste cyclable. Cela n'a-t-il pas eu d'impact sur la fluidité du trafic? Cela ne provoque-t-il pas davantage d'embouteillages? Et comment se fait-il que l'essence soit beaucoup plus chère au Luxembourg qu'avant? (Rires).

M. Courbe, responsable de la mobilité chez Inter-Environnement Wallonie (Belgique), répond que les Néerlandais sont peut-être réticents à dépenser de l'argent, mais qu'ils dépensent aussi moins en voitures d'occasion que les Belges. Il attribue principalement ce comportement à l'importance que revêt la voiture de société en Belgique. En Belgique, 500 000 à 600 000 voitures d'occasion ont été vendues sur un marché automobile légèrement plus développé qu'aux Pays-Bas. Le marché de l'occasion est plus important en Belgique qu'aux Pays-Bas. Lorsqu'il compare le marché de la vente de voitures dans son ensemble, c'est-à-dire les voitures d'occasion comme les voitures neuves, il constate que le parc automobile des Pays-Bas est légèrement plus vieux que celui de la Belgique, mais que les chiffres sont très similaires.

M. Frank Vansteenkiste, conseiller à la Direction de la Planification de la Mobilité (Luxembourg), répond qu'il n'y a pas davantage d'embarras de circulation sur l'avenue de la Liberté. Un périphérique a été construit et les voitures l'empruntent désormais principalement, sans plus passer par le centre de Luxembourg, où la capacité était précédemment trop importante. De nombreuses personnes avaient l'habitude de passer par le centre pour gagner la province. Aujourd'hui, elles utilisent l'autoroute. Un transfert modal a également été opéré dans une certaine mesure. En fait, il y a moins d'embouteillages maintenant qu'avant le réaménagement.

Le président remercie chaleureusement les orateurs qui se sont exprimées dans le cadre de la deuxième partie et leur remet un petit présent au nom du Parlement Benelux.

*De vergadering wordt geschorst van 15.45 uur tot 16.12 uur.*

### **Derde luik – Personenvervoer met een focus op het fietsbeleid**

De voorzitter kondigt het derde deel van het themadebat aan en begint met de Belgische minister Gilkinet te verontschuldigen, die een vergadering van het kernkabinet bijwoont. Zijn kabinetschef zal de vergadering toespreken via Zoom. Eerst brengt de Nederlandse staatssecretaris Heijnen een videoboodschap, die gevolgd wordt door een video.

Mevrouw Viviane Heijnen, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, (Nederland) begint haar videoboodschap met erop te wijzen dat ze het belang van de fiets in het mobiliteitsbeleid niet genoeg kan benadrukken. Daarom vindt ze het extra jammer dat ze niet aanwezig kan zijn.

De positie van de fiets zal, als het aan de staatssecretaris ligt, alleen maar groeien. De fiets helpt bij de aanpak van de klimaat- en energiecrisis en draagt bij tot de leefbaarheid en bereikbaarheid van de steden.

Nederland is een fietsland. Er zijn bijna 23 miljoen fietsen op ruim 17 miljoen inwoners, er ligt bijna 35 000 kilometer fietspaden. De fiets is het belangrijkste vervoermiddel voor woon-werkverkeer binnen een straal van 5 kilometer. Fietsen is gezond en draagt bij tot een leefbare, duurzame en gezonde omgeving. Omdat fietsen zoveel voordelen biedt, stimuleert het Nederlandse kabinet het gebruik van de fiets. Er werd de afgelopen vier jaar 350 miljoen euro uitgegeven voor de verbetering van de fietsinfrastructuur met meer, betere en veiligere fietspaden en door snelfietsroutes aan te leggen. Er werden ook meer en grote fietsstallingen bij de stations gebouwd. In 2025 zal men uitkomen op meer dan een half miljoen fietsstallingen. Via fietsambassadeurs wil men werkgevers stimuleren werknemers te verleiden om vaker met de fiets naar het werk te komen. Binnen het samenwerkingsverband Tour de force wordt gewerkt aan nieuwe plannen en acties en wordt kennis gedeeld. De ambitie is 20 % fietskilometers meer in 2027 ten opzichte van 2017. Ook fiscale maatregelen stimuleren het gebruik van de fiets, bijvoorbeeld met een leasefietsregeling.

*La séance est levée de 15 h 45 à 16 h 12.*

### **Troisième partie – Le transport de passagers, avec l'accent sur la politique en matière de vélo**

Le président annonce la troisième partie du débat thématique et excuse tout d'abord le ministre belge, M. Gilkinet, qui participe à une réunion du Cabinet restreint. Sa cheffe de cabinet s'adressera à l'assemblée par le biais de l'application Zoom. La secrétaire d'État néerlandaise, Mme Heijnen, va tout d'abord délivrer un message vidéo qui sera suivi d'une vidéo.

Mme Viviane Heijnen, secrétaire d'État à l'Infrastructure et à la Gestion de l'eau (Pays-Bas), commence son message vidéo en indiquant qu'elle ne pourra jamais assez souligner l'importance que revêt le vélo dans le cadre de la politique de mobilité. C'est pourquoi elle regrette d'autant plus de ne pas pouvoir assister à la séance.

Si cela dépend de la secrétaire d'État, la place du vélo ne fera que croître. Le vélo contribue à lutter contre la crise climatique et énergétique ainsi qu'à l'habitabilité et à l'accessibilité des villes.

Les Pays-Bas sont un pays de vélo. On y compte près de 23 millions de bicyclettes pour plus de 17 millions d'habitants, et on y dénombre près de 35 000 kilomètres de pistes cyclables. La bicyclette est le moyen de transport le plus important pour les déplacements dans un rayon de 5 kilomètres. Le cyclisme est sain et contribue à un environnement vivable et durable. Le gouvernement néerlandais stimule l'utilisation de la bicyclette, précisément parce qu'elle offre tellement d'avantages. Au cours des quatre dernières années, 350 millions d'euros ont été consacrés à l'amélioration de l'infrastructure cyclable par la création de pistes cyclables plus nombreuses, de meilleure qualité et plus sûres et par l'aménagement d'itinéraires cyclables rapides. Des abris à vélos plus nombreux et plus grands ont également été construits dans les gares. D'ici 2025, il y aura plus d'un demi-million de places de stationnement pour vélos. L'objectif est d'encourager, par l'entremise d'ambassadeurs du vélo, les employeurs à inciter leurs travailleurs à se rendre plus souvent au travail à vélo. Le partenariat du Tour de Force prépare de nouveaux plans et actions et partage les connaissances acquises. L'ambition est d'augmenter de 20 % le nombre de kilomètres parcourus à vélo en 2027 par rapport à 2017. Les mesures fiscales stimulent également l'utilisation de la bicyclette, par exemple par le biais d'un système de location de vélos.

Vorig voorjaar werd het Nationaal toekomstbeeld fiets in hoofdlijnen naar het Parlement gestuurd. Met dit plan wil het Rijk samen met de andere overheden werken aan meer fietsgebruik. Het gaat daarbij om nieuwe fietsinfrastructuur en het verbeteren van oudere infrastructuur.

Nederland wil graag zijn kennis en expertise inzake fietsbeleid delen, zoals via de Benelux Bike Declaration uit 2020. Staatssecretaris Heijnen ontwikkelt momenteel een roadmap om de grensoverschrijdende fietssamenwerking en -kennissdeling vorm te geven en ze is blij dat zoveel landen de European Bicycle Declaration hebben ondertekend tijdens de Europese Transportraad van 2 juni. Ze hoopt dat de leden hun eigen regeringen kunnen enthousiasmeren en informeren over waarom de fiets zo'n ideaal vervoermiddel is, juist nu noodzakelijke stappen moeten worden gezet voor een beter klimaat en een schonere mobiliteit.

De voorzitter dankt voor de videobooschap en laat de video “*Together we cycle*” starten.

Er wordt een trailer getoond van de documentaire “*Together we cycle*”. Men ziet historische en actuele beelden van fietsers in Nederland.

Een vrouw vertelt dat toen zij opgroeide, het niet de bedoeling was dat fietsers op straat fietsten. Overal waren er auto's. Later is de Nederlandse fietscultuur bewaard gebleven, terwijl ze in andere landen verloren ging. Ze vraagt zich af hoe dat gekomen is.

We zien oudere beelden waarin een verkeerswethouder aanklaagt dat hij aangesproken wordt door verschillende groepen weggebruikers, die verschillende dingen vragen. De ene groep wil een weg veiliger maken voor fietsers, terwijl de andere groep meer plaats wil voor de auto. Mensen vragen veiligheid van de overheid, maar beseffen niet dat een belangrijk deel van die veiligheid afhangt van wat mensen in een wijk bereid zijn om op te brengen. Hij heeft wel eens cru gezegd tegen de mensen dat ze met hun eigen auto's hun eigen kinderen doodrijden. Als ze dat zouden beseffen, dan zou er misschien een fatsoenlijk verkeersplan en parkeerplan kunnen worden opgesteld, aldus deze verkeerswethouder.

Een man vertelt dat buitenlanders Nederland bezoeken en denken dat alle fietsinfrastructuur er altijd is geweest, maar dat is niet zo. De eerste experimenten in Den Haag

Au printemps dernier, le *Nationaal toekomstbeeldfiets* (la préfiguration de l'avenir du vélo) a été envoyé au Parlement. Avec ce plan, le gouvernement national veut collaborer avec d'autres autorités pour renforcer l'utilisation du vélo. Il s'agit de créer de nouvelles infrastructures cyclables et d'améliorer les anciennes.

Les Pays-Bas sont disposés à partager leurs connaissances et leur expertise en matière de politique cycliste, notamment par le biais de la Déclaration vélo du Benelux de 2020. La secrétaire d'État Heijnen élaboré actuellement une feuille de route pour donner forme à la coopération transfrontalière en matière de cyclisme et au partage des connaissances. Elle se réjouit qu'un si grand nombre de pays aient signé la Déclaration européenne sur le vélo lors du Conseil européen des Transports du 2 juin. Elle espère que les membres pourront enthousiasmer leurs propres gouvernements et leur faire comprendre pourquoi le vélo est un moyen de transport tellement idéal, particulièrement à un moment où des mesures nécessaires doivent être prises pour améliorer le climat et rendre la mobilité plus propre.

Le président remercie pour le message vidéo et lance la vidéo “*Together we cycle*”.

Une bande-annonce du documentaire “*Together we cycle*” montre des images historiques et actuelles présentant des cyclistes aux Pays-Bas.

Une dame raconte que, dans son enfance, on n'imaginait pas que les cyclistes circulent dans les rues. Il y avait en effet des voitures partout. Plus tard, la culture cycliste néerlandaise a été préservée, alors qu'elle se perdait dans d'autres pays. Elle se demande comment on a pu en arriver là.

D'autres séquences plus anciennes mettent en scène un responsable de la circulation se plaignant d'être interpellé par des groupes d'usagers de la route qui lui demandent diverses choses. Un groupe souhaite rendre la route plus sûre pour les cyclistes, tandis qu'un autre réclame plus d'espace pour les voitures. Les gens demandent aux pouvoirs publics d'assurer la sécurité, sans réaliser que celle-ci dépend dans une large mesure de ce que les habitants d'un quartier sont prêts à accepter. Le responsable a dit un jour brutalement que les gens tuaient leurs propres enfants avec leurs voitures. S'ils en prenaient conscience, estimait-il, alors peut-être un plan de circulation et de stationnement digne de ce nom pourrait-il voir le jour.

Un citoyen souligne que les étrangers qui visitent les Pays-Bas s'imaginent que toutes les infrastructures cyclables ont toujours existé, ce qui n'est nullement le cas. Les

vonden pas plaats in de late jaren 70. De succesvolle projecten in Delft volgden in jaren 80. Hierdoor werd de overheid verplicht om na te denken over veiligheidsbeleid. Dat werd pas goed ontwikkeld in de jaren 90. Het is vreemd dat zelfs in Nederland de mensen dat vergeten zijn. De ontwikkelingen zijn eigenlijk zeer recent.

De voorzitter dankt voor beide video's, die laten zien dan niet alles in één dag kan gebeuren en dat er soms een dynamiek moet zijn die enige tijd nodig heeft om tot resultaten te leiden.

De voorzitter geeft eerst het woord aan de volgende spreker, de heer Te Brömmelstroet.

De heer Marco te Brömmelstroet, "Fietsprofessor", Universiteit van Amsterdam, coauteur van het boek "Het recht van de snelste. Hoe ons verkeer steeds asociaal werd." (Zoom), dankt iedereen voor de uitnodiging en de gelegenheid om enkele van zijn inzichten te delen. Hij is hoogleraar *Urban Mobility Futures* aan de universiteit van Amsterdam. Hij heeft twee belangrijke onderwerpen gekozen die aansluiten bij de uiteenzetting van de Nederlandse staatssecretaris en die hij zal bespreken aan de hand van een paar slides.

Over fietsen in Nederland bestaan twee mythes en begrijpen waarom ze onjuist zijn, helpt ons om te weten wat we echt moeten doen om fietssteden uit te bouwen. De eerste mythe is dat mensen beginnen te fietsen als er een goede infrastructuur is, de tweede dat fietsen autorijden vervangt.

In Nederland kan een academicus verschillen bestuderen. Dat illustreert prof. Te Brömmelstroet met een kaartje van Amsterdam waarop het gebruik van auto, fiets en openbaar vervoer per wijk is aangegeven. In het centrum van Amsterdam gebeurt 68 % van alle verplaatsingen per fiets, in het Nieuw-West deel van de stad maar 28 %. De fietsinfrastructuur in Nieuw-West is nochtans beter dan in het centrum. De uitleg hiervoor is de ruimtelijke ontwikkeling. De nabijheid van belangrijke activiteiten is essentieel. Dat illustreert hij op basis van de verspreiding van de kinderkribbes. In het centrum is de afstand tussen de kinderkribbes relatief klein. Gebruik van fiets of bakfiets voor activiteiten is dus eenvoudig. In Nieuw-West zijn de kinderkribbes groter en minder verspreid. Het wordt dan voor families lastiger om hun activiteiten te combineren met de fiets. Daarachter ligt een hele theorie, de land-use mobility feedback cycle. Als bepaalde land-use voorwaarden ontbreken, dan mag men niet verwachten dat bepaalde *land-use* netwerken zullen functioneren. Veel

premières expériences à La Haye n'ont été menées qu'à la fin des années 70. Il y a eu ensuite, dans les années 80, les projets couronnés de succès à Delft qui ont amené les pouvoirs publics à réfléchir à une politique de sécurité qui n'a toutefois été vraiment développée que dans les années 90. Il est étonnant que les gens aient oublié cela, même aux Pays-Bas. En réalité, les développements sont très récents.

Le président exprime ses remerciements pour les deux vidéos qui montrent que tout ne peut pas se faire en un jour et que l'obtention de résultats passe parfois par une dynamique de longue haleine.

Le président donne la parole à l'orateur suivant, M. Te Brömmelstroet.

M. Marco te Brömmelstroet, "professeur de cyclisme", Université d'Amsterdam, co-auteur de l'ouvrage "*Het recht van de snelste. Hoe ons verkeer steeds asociaal werd/Le droit du plus rapide. Comment notre trafic est devenu de plus en plus antisocial.*" (Zoom), remercie chacun pour l'invitation qui lui a été faite et pour la possibilité qui lui est offerte de partager certaines de ses idées. Il est professeur de *Urban Mobility Futures* à l'université d'Amsterdam. Il a retenu deux thèmes principaux en rapport avec la présentation de la secrétaire d'État néerlandaise, qu'il traitera au moyen de quelques diapositives.

Le cyclisme aux Pays-Bas fait l'objet de deux mythes et comprendre pourquoi ils sont inexacts nous aide à déterminer ce qu'il convient réellement de faire pour bâtir des villes cyclables. Le premier mythe est que les gens se mettent à faire du vélo quand ils disposent de bonnes infrastructures, le second que le vélo remplace la voiture.

Aux Pays-Bas, un universitaire peut se pencher sur les différences, ce que le professeur Te Brömmelstroet illustre au moyen d'une carte d'Amsterdam montrant l'utilisation de la voiture, du vélo et des transports publics par quartier. Dans le centre d'Amsterdam, 68 % des déplacements sont effectués à vélo, contre 28 % seulement dans le quartier Nieuw-West alors même que l'infrastructure cyclable y est meilleure que dans le centre-ville. Ce phénomène s'explique par le développement spatial. La proximité d'activités importantes est essentielle. Il illustre cette situation sur la base de la répartition des crèches pour enfants. Au centre, la distance entre les crèches est relativement faible. Il est donc facile d'utiliser un vélo ou un vélo cargo pour ces activités. Dans le Nieuw-West, les crèches sont plus grandes et moins dispersées. Il devient alors plus difficile pour les familles de combiner leurs activités avec l'usage du vélo. Derrière cela, il y a toute une théorie, le *land-use* mobility feed-back cycles. Si certaines conditions d'utilisation des sols font défaut, il

steden zijn gecreëerd voor de auto en de afstanden zijn te groot voor de fiets. Als men de mensen op de fiets wil krijgen, is een van de belangrijkste zaken het ontwikkelen van nabijheid. Activiteiten binnen 15 minuten wandel- of fietsafstand maken het mogelijk om niet afhankelijk te zijn van snelle en brandstof verbruikende mobiliteit. Op een kaart van Nederland die wordt getoond, geeft elk groen punt een “15-minutenstad” aan. School, apotheek, winkels zijn er bereikbaar per fiets. Mensen moeten dat netwerk ook kunnen gebruiken. Straten moeten minder op snel verkeer gericht zijn. Het is een mythe omdat fietsinfrastructuur zonder nabije bestemmingen niet werkt.

De tweede mythe is dat fietsen autorijken kan vervangen. Nederland is een erg compact land, maar kan ook worden gezien als een minder compacte stad. Een groot aantal kleinere steden en dorpen vormen één geheel. De mensen zullen niet van de ene kant naar de andere fietsen. Er moet iets anders zijn voor de grote afstanden. Dit noemen we het “*wormhole of cycling*”. Zonder dat zal fietsen nooit autorijken vervangen. Voor verplaatsingen tussen de steden is een ander transportmiddel nodig, een trein of een snelle bus. Er moeten minder auto's komen door de sterke van fiets en treinnetwerk te combineren. Niet alleen worden met de fiets de aantrekingsgebieden van de stations vergroot, ze beginnen ook te overlappen. Dan komt er een aanbod waardoor meer mensen het treinnetwerk diverser kunnen gebruiken. Ze kunnen het station kiezen dat hun de service biedt die ze nodig hebben. In Nederland woont 19 % van de mensen op wandelafstand van een station, 80 % kan er met de fiets geraken, met de fiets kan men gemiddeld kiezen tussen 3,47 stations. Met die keuze worden synergieën gecreëerd die het autosysteem overtreffen als het over snelheid gaat. Als men de voordelen van trein, capaciteit en hoge snelheid, combineert met de voordelen van micromobiliteit, grotere deur-tot-deur toegankelijkheid en lagere snelheid, dan overtreft men de auto, niet alleen in theorie, maar ook in praktijk, met kortere reistijden. Dit past in een toekomstbestendig concept dat geschikt is voor alle regio's.

Naast de twee mythes zijn er uitspraken die waar zijn: creëer nabije bestemmingen en met een robuust en inclusief netwerk zullen de mensen komen. Willen we minder auto's, dan hebben we een dicht transitnetwerk met een goede dienstverlening nodig. Alleen zo kunnen de synergieën autorijken overtreffen.

ne faut pas s'attendre à voir fonctionner certains réseaux d'utilisation des sols. De nombreuses villes ont été créées pour la voiture et les distances sont trop grandes pour le vélo. Si l'on veut que les gens utilisent leur vélo, l'une des choses les plus importantes est de développer la proximité. Les activités situées à 15 minutes à pied ou à vélo permettent de ne pas dépendre d'une mobilité rapide et consommatrice de carburant. Sur la carte des Pays-Bas qui est présentée, chaque point vert indique une “ville à 15 minutes”. L'école, la pharmacie, les magasins sont accessibles à vélo. Les gens devraient également pouvoir utiliser ce réseau. Les rues devraient être moins axées sur la circulation rapide. Nous sommes en présence d'un mythe parce que les infrastructures cyclables sans destination proche ne fonctionnent pas.

Le deuxième mythe est que le vélo peut remplacer la voiture. Les Pays-Bas sont un pays très compact, mais peuvent aussi être vus comme une ville qui l'est moins. Un grand nombre de petites villes et de villages forment une seule entité. Les gens n'iront pas d'un côté à l'autre à vélo. Il faut autre chose pour les longues distances. C'est ce que l'on appelle le “vortex du vélo”. Sans cela, le vélo ne remplacera jamais la voiture. Pour les déplacements entre les villes, un autre moyen de transport – un train ou un bus rapide – est nécessaire. Il faut réduire le nombre de voitures en combinant la force des réseaux de vélos et de trains. Les vélos augmentent les zones d'attrait des gares qui, de surcroît, commencent aussi à se chevaucher. Ensuite, une offre permettra à un plus grand nombre de personnes d'utiliser de manière plus diversifiée le réseau de trains. Elles peuvent choisir la gare qui leur offre le service dont elles ont besoin. Aux Pays-Bas, 19 % de la population vivent à distance de marche d'une gare et 80 % peuvent s'y rendre à vélo, avec en moyenne un choix de 3,47 gares. Ce choix crée des synergies qui surpassent le système automobile en termes de rapidité. La combinaison des avantages du train – la capacité et la vitesse – et des avantages de la micro-mobilité – accessibilité de porte à porte accrue et vitesse réduite – l'on dépasse la voiture, en théorie mais également dans la pratique, avec un temps de déplacement réduit. Cela s'inscrit dans un concept d'avenir approprié pour chaque région.

Outre ces deux mythes, certaines affirmations sont vraies: la création de destinations proches et la mise en place d'un réseau robuste et inclusif attirera les gens. Si nous voulons moins de voitures, il nous faudra disposer d'un réseau de transports en commun dense et bien desservi. C'est à ces conditions seulement que les synergies pourront dépasser la mobilité automobile.

De voorzitter dankt de heer Te Brömmelstroet en stelt voor om na de presentatie van mevrouw Bruynseels de leden de kans te geven om vragen te stellen.

Mevrouw Tanja Bruynseels, kabinetschef Strategische cel mobiliteit, namens minister Georges Gilkinet (België) (Zoom) wil minister Gilkinet verontschuldigen, die in een vergadering van de ministerraad zit. Ze wil zich ook verontschuldigen voor het feit dat ze niet fysiek aanwezig kan zijn in Namen. Ze dankt het Beneluxparlement namens de minister voor de uitnodiging en de gelegenheid om het Belgische fietsbeleid op federaal niveau voor te stellen.

Ze start haar presentatie met een woordje over de Europese fietsverklaring. Tijdens de Europese ministerraad van 2 juni 2022 in Luxemburg ondertekende de Benelux de European Cycling Declaration samen met Denemarken, Oostenrijk en Ierland. Dat is nog maar het begin. Deze verklaring sluit aan bij de Benelux Bike Declaration uit 2020 om van fietsen een integraal onderdeel van het herstel na de coronacrisis te maken. Minister Gilkinet is blij dat de Benelux een voortrekkersrol vervult in het fietsbeleid in Europa en andere Europese landen kan overtuigen van het nut van de fiets in hun mobiliteitsbeleid. In de European Bicycle Declaration wordt Europa opgeroepen om een echt Europees fietsbeleid in te voeren. Europa moet de fiets prioriteit geven in nieuwe initiatieven zoals de nieuwe Europese strategie voor duurzame en intelligente mobiliteit. Daarnaast moeten meer Europese middelen worden uitgetrokken voor fietsbeleid, onder meer in het kader van de. Burgers moeten meer bewust gemaakt worden van de voordelen van het fietsen als een duurzame, efficiënte en moderne vervoerswijze. In de verklaring worden de lidstaten ook aangemoedigd het fietsen verder te bevorderen door veiligere en betere fietsinfrastructuur, zoals fietsstallingen en fietspaden. Ten slotte willen de initiatiefnemers van 2024 het Europese jaar van de fiets maken. In 2021 was het Europees jaar van de trein en nu zou Europa het fietsen moeten bevorderen in 2024.

Waarom is het nodig om de fiets te promoten? Het is goed voor het klimaat. Het is een van de meest milieuvriendelijke en efficiënte manieren om te reizen. Het is goed voor de economie. Het creëert jobs en vermindert files die onze economie elk jaar veel geld kosten. Het is goed voor de gezondheid. Fietsen is een van de manieren van reizen die de lichamelijke en geestelijke gezondheid verbeteren en heeft dus ook positieve gevolgen voor de

Le président remercie M. Te Brömmelstroet et propose de donner aux membres la possibilité de poser des questions après la présentation de Mme Bruynseels.

Mme Tanja Bruynseels, cheffe de la Cellule Stratégique Mobilité, au nom du Ministre Georges Gilkinet (Belgique) (Zoom), souhaite avant tout excuser le Ministre Gilkinet qui assiste à une réunion du Conseil des Ministres. Elle tient également à s'excuser de ne pas pouvoir être physiquement présente à Namur. Au nom du Ministre, elle remercie le Parlement Benelux pour l'invitation qui lui a été faite et pour la possibilité qui lui est offerte de présenter la politique belge en matière d'utilisation du vélo au niveau fédéral.

Elle commence sa présentation par un mot sur la déclaration européenne sur l'utilisation du vélo. Lors du Conseil de ministres européens du 2 juin 2022 à Luxembourg, le Benelux a signé la Déclaration européenne en matière d'utilisation du vélo avec le Danemark, l'Autriche et l'Irlande. Ce n'est que le début. Cette déclaration s'inscrit dans le droit fil de la Déclaration Benelux de 2020 sur l'usage du vélo qui vise à faire du vélo une partie intégrante de la reprise après la crise du coronavirus. Le ministre Gilkinet se félicite de ce que le Benelux joue un rôle de pionnier dans la politique cycliste en Europe et qu'il puisse convaincre les autres pays européens de l'utilité du vélo dans leur politique de mobilité. La Déclaration européenne sur l'utilisation du vélo demande à l'Europe de mettre en place une véritable politique cycliste européenne. L'Europe doit donner la priorité au vélo dans le cadre des nouvelles initiatives comme la nouvelle stratégie européenne pour une mobilité durable et intelligente. Davantage de fonds européens devraient par ailleurs être consacrés à la politique cycliste, notamment dans le cadre du. Les citoyens doivent être davantage sensibilisés aux avantages du vélo en tant que mode de transport durable, efficace et moderne. De même, la déclaration encourage également les États membres à promouvoir davantage le vélo en créant des infrastructures cyclables plus sûres et de meilleure qualité, telles que des parkings à vélos et des pistes cyclables. Enfin, les initiateurs veulent faire de 2024 l'Année européenne du vélo. Après l'Année européenne du train en 2021, l'Europe devrait promouvoir le vélo en 2024.

Pourquoi est-il nécessaire de promouvoir le vélo? C'est bon pour le climat. C'est l'un des moyens de déplacement les plus écologiques et les plus efficaces. C'est bon pour l'économie. Le vélo crée des emplois et réduit les embouteillages qui coûtent chaque année beaucoup d'argent à notre économie. C'est bon pour la santé. Le vélo est un mode de déplacement qui améliore la santé physique et mentale et exerce par conséquent des effets positifs sur

volksgezondheid. De voordelen van de fiets voor het klimaat, de gezondheid, de luchtkwaliteit en de economie zijn onmiskenbaar.

Mevrouw Bruynseels geeft enkele interessante cijfers. De meerderheid van de Europese verplaatsingen met de auto zijn minder dan 5 kilometer. Files kosten België jaarlijks 4,5 miljard euro. Die kosten kunnen nog oplopen tot 8 miljard euro per jaar. De fiets stoot geen CO<sub>2</sub> uit en daardoor kan nu al meer dan 16 ton CO<sub>2</sub> per jaar worden bespaard. Bakfietsen zouden 20 % van de bestelwagens in de steden kunnen vervangen. Door meer fietsverplaatsingen kan de luchtvervuiling door auto's worden teruggedrongen. Nu veroorzaakt luchtvervuiling 10 000 doden per jaar in België. Werknemers die dagelijks voor de fiets kiezen voor hun werkverkeer zijn gezonder en gemiddeld één dag per jaar minder afwezig op het werk. In 2020 waren er in Europa meer dan 850 000 jobs in de fietssector, onder meer in fietsenwinkels, in de logistiek, voor deelfietsen of in het wielertoerisme. Tijdens de coronacrisis nam dit aantal nog verder toe.

Omwille van deze elementen heeft de Belgische federale overheid beslist om een ambitieuze modal shift te realiseren. De actieve mobiliteit, meer bepaald de fiets, speelt daarin een centrale rol. Centraal in haar presentatie stelt mevrouw Bruynseels het eerste Belgische federale actieplan voor de promotie van de fiets voor, *Be Cyclist* genoemd. Minister Gilkinet is trots dat dit plan een nationale strategie voorstelt. Het plan bestaat uit 52 maatregelen binnen de federale bevoegdheden. Elke minister of staatssecretaris van de Belgische federale regering zal ze binnen zijn of haar eigen bevoegdheden toepassen. Zo houdt de minister van Binnenlandse Zaken zich bezig met de oprichting van een fietsbrigade binnen de politie. De minister van Justitie werkt in het project mybike aan de oprichting van centraal register voor fietsen om de strijd tegen fietsdiefstallen te versterken. Het globale doel van het actieplan is om fietsverplaatsingen te faciliteren en aan te moedigen. Het plan heeft als doel het positieve imago van de fiets als dagelijks vervoersmiddel te benadrukken en te versterken. De fiets wordt beschouwd als vervoersmiddel voor iedereen, kinderen, volwassenen en senioren, mannen en vrouwen, werknemers, ervaren en beginnende fietsers. Meer nog, *Be Cyclist* beschouwt de fiets als een waardevol en functioneel vervoersmiddel. De recreatieve en sportieve aspecten van de fiets kunnen er ook deel van uitmaken, maar spelen geen centrale rol in deze aanpak.

Het plan omvat een brede waaier van in totaal 52 kleine en grote meetbare maatregelen volgens drie grote

la santé publique. Les avantages du vélo pour le climat, la santé, la qualité de l'air et l'économie sont indéniables.

Mme Bruynseels avance quelques chiffres intéressants. La majorité des déplacements européens en voiture sont inférieurs à 5 kilomètres. Les embouteillages coûtent à la Belgique 4,5 milliards d'euros par an. Ces coûts pourraient atteindre jusqu'à 8 milliards d'euros par an. La bicyclette n'émet pas de CO<sub>2</sub> et permet donc d'économiser déjà plus de 16 tonnes de CO<sub>2</sub> par an. Les bicyclettes pourraient remplacer 20 % des camionnettes dans les villes. Une augmentation des déplacements à vélo pourrait réduire la pollution atmosphérique générée par les voitures. La pollution atmosphérique cause aujourd'hui 10 000 décès par an en Belgique. Les travailleurs qui choisissent de se rendre quotidiennement au travail à vélo sont en meilleure santé et s'absentent en moyenne un jour de moins par an. En 2020, on comptait plus de 850 000 emplois dans le secteur du vélo en Europe, notamment dans les magasins de cycles, la logistique, les vélos partagés et le cyclotourisme. Pendant la crise du coronavirus, ce nombre a encore augmenté.

En raison de ces éléments, le gouvernement fédéral belge a décidé de réaliser un transfert modal ambitieux. La mobilité active, et plus particulièrement le vélo, y joue un rôle central. Au travers de son exposé, Mme Bruynseels présente le premier plan d'action fédéral belge pour la promotion du vélo, intitulé *Be Cyclist*. Le ministre Gilkinet se félicite de ce que ce plan propose une stratégie nationale. Le plan comporte 52 mesures relevant des compétences fédérales. Chaque ministre ou secrétaire d'État du gouvernement fédéral belge les appliquera dans le cadre de ses propres compétences. Ainsi, le ministre de l'Intérieur travaille à la création d'une brigade cycliste au sein des forces de police. Le ministre de la Justice œuvre dans le cadre du projet mybike à la création d'un registre central des vélos afin de renforcer la lutte contre le vol de bicyclettes. L'objectif général du plan d'action est de faciliter et d'encourager les déplacements à vélo. Le plan vise à souligner et à renforcer l'image positive de la bicyclette comme mode de transport au quotidien. La bicyclette est considérée comme un moyen de transport de qualité et fonctionnel.

Le plan comprend un large éventail de 52 mesures quantifiables, petites et grandes, sur la base de trois

assen die mevrouw Bruynseels zo dadelijk in detail zal bespreken. Een eerste as is om mensen makkelijker op de fiets te krijgen. Om de praktische toegang tot fietsen te vergemakkelijken en meer mensen op de fiets te helpen. De tweede as is om fietsen veiliger en comfortabeler te maken door betere infrastructuur. De derde en laatste as van het plan is om iedereen op de fiets te krijgen en om de keuze voor de fiets vanzelfsprekend te maken. Naast deze drie grote assen voorziet het plan ook in een reeks versterkende maatregelen om de fietsgewoonten van de bevolking beter te kunnen volgen en te begrijpen.

Mevrouw Bruynseels omschrijft vervolgens deze drie assen en stelt een reeks initiatieven voor die de minister van Mobiliteit samen met de andere federale ministers heeft gelanceerd. Allereerst is het de bedoeling om de praktijk van het fietsen te faciliteren, zodat meer mensen de fiets zullen gebruiken. De optimalisatie van de fietsvergoeding voor woon-werkverkeer in België wordt onderzocht. De Belgische federale regering heeft een budget vrijgemaakt 220 miljoen euro om die fietsvergoeding te verhogen en uit te breiden. De oprichting van een centraal fietsregister wordt bestudeerd om de strijd tegen fietsdiefstal op te drijven. Samen met de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken werkt de minister van Mobiliteit aan de mogelijkheid om een register te ontwikkelen. Het is de bedoeling om voor heel België een elektronisch systeem te ontwikkelen geïnspireerd op bestaande systemen zoals mybike in Brussel. De strijd tegen fietsendiefstal moet worden opgenomen in de nieuwe versie van de uitgebreide kadernota veiligheid en er moeten maatregelen worden genomen tegen de verkoop van gestolen fietsen. Ten slotte wil de minister de bestaande wegcode aanpassen om actieve verplaatsingen aan te moedigen met als doel de veiligheid van de fietser te verhogen.

De tweede as is het fietsen veiliger en comfortabeler te maken door een betere infrastructuur. Mevrouw Bruynseels legt uit wat dit concreet betekent. Het is de bedoeling om de combinatie fiets en trein door de NMBS te verbeteren. Samen met de NMBS heeft de minister van Mobiliteit een ambitieuze fiets-treinstrategie ontwikkeld voor 2021. Dit betekent meer fietsplaatsen in de trein, maar ook meer fietsparkeerplaatsen in de stations. De NMBS en Infrabel worden ondersteund om fietsroutes te ontwikkelen langs de spoorwegen. Fietssnelwegen zijn speciaal voor fietsers ontworpen. De helft daarvan ligt langs spoorlijnen om stations met elkaar te verbinden en een betere complementariteit tussen trein en fiets mogelijk te maken door gebruik te maken van de spoorwegbedding. Deze week heeft de

axes majeurs que Mme Bruynseels abordera en détail dans un instant. Un premier axe consiste à amener les gens à enfourcher leur vélo plus facilement. Faciliter l'accès pratique au vélo et aider davantage de personnes à l'utiliser. Le deuxième axe consiste à rendre le vélo plus sûr et plus confortable grâce à de meilleures infrastructures. Enfin, le troisième et dernier axe du plan consiste à convaincre chacun d'utiliser le vélo et à faire en sorte que le choix en faveur de ce dernier devienne une évidence. Outre ces trois grands axes, le plan prévoit également une série de mesures de renforcement pour mieux suivre et comprendre les habitudes de la population en matière de vélo.

Mme Bruynseels décrit ensuite ces trois axes et présente une série d'initiatives lancées par le ministre de la Mobilité en collaboration avec les autres ministres fédéraux. L'objectif consiste tout d'abord à faciliter la pratique du vélo afin que davantage de personnes l'utilisent. L'optimisation de l'indemnité vélo pour l'utilisation entre le domicile et le lieu de travail est à l'étude. Le gouvernement fédéral belge a dégagé un budget de 220 millions d'euros pour augmenter et développer cette indemnité vélo. La création d'un registre central des vélos est à l'étude pour renforcer la lutte contre le vol de vélos. Le ministre de la Mobilité étudie la possibilité de créer un tel registre, en collaboration avec les ministres de la Justice et de l'Intérieur. Il est prévu de développer un système électronique pour l'ensemble de la Belgique en s'inspirant des systèmes existants, tels que mybike à Bruxelles. La lutte contre le vol de bicyclettes doit être intégrée à la nouvelle version de la note-cadre globale sur la sécurité et des mesures doivent être prises pour prévenir la vente de bicyclettes volées. Enfin, le ministre veut adapter le code de la route actuel pour encourager les déplacements actifs et accroître la sécurité des cyclistes.

Le deuxième axe consiste à rendre le vélo plus sûr et plus confortable grâce à de meilleures infrastructures. Mme Bruynseels précise ce que cela signifie concrètement. L'objectif est d'améliorer la combinaison vélo-train au niveau de la SNCB. Le ministre de la Mobilité a élaboré, en collaboration avec la SNCB, une stratégie ambitieuse en matière de vélo-train pour 2021. Cela se traduira par davantage de place pour les vélos dans le train mais aussi par davantage d'emplacements de stationnement pour les vélos dans les gares. Un soutien est apporté à la SNCB et à Infrabel en vue du développement de pistes cyclables le long des voies ferrées. Les autoroutes cyclables sont conçues spécialement pour les cyclistes. La moitié d'entre elles sont situées le long des lignes ferroviaires pour relier les gares et assurer une meilleure

minister het genoegen een nieuwe fietstunnel en fietsroute van 1,6 kilometer in de buurt van Brussel in te wijden. Ten slotte moeten er mogelijkheden geïdentificeerd worden voor veiligere fietsverplaatsingen. Samen met de ministers voor Justitie en Binnenlandse Zaken heeft de minister van Mobiliteit een verkeersveiligheidsplan ontwikkeld waarin concrete maatregelen komen om fietsen op hun trajecten beter te beschermen.

De derde as is om iedereen op de fiets te krijgen en om de keuze voor de fiets vanzelfsprekend te maken. Het gebruik van de fiets voor vrouwen moet gefaciliteerd worden. Deze actie zal worden uitgewerkt door de staatssecretaris voor Gendergelijkheid, Gelijke Kansen en Diversiteit Sarah Schlitz. Het aantal vrouwen dat zich in België met de fiets verplaatst is nog steeds minder dan het aantal mannen. De minister wil dat meer vrouwen zich zullen verplaatsen met de fiets. In het bijzonder moeten de hinderpalen voor vrouwen worden weggewerkt en zal er een sensibiliseringscampagne worden opgezet. De minister wil ook het gebruik van de fiets door de lokale politie faciliteren en een fietsbrigade creëren op de luchthaven van Zaventem. De dienstfiets op elk terrein voor de politie wordt gepromoot en moet een middel worden om naast administratieve verplaatsingen ook operationele politietaken uit te voeren.

Het plan *Be Cyclist* zal jaarlijks geëvalueerd worden, met vastgelegde en meetbare evaluatiecriteria. Het plan moet gezien worden als een startpunt voor een interfederaal plan voor de promotie van de fiets dat de minister samen met zijn regionale collega's wil ontwikkelen in 2023.

De impact van de klimaatverandering wordt steeds zichtbaarder. De Europese steden zijn overbelast. De energieprijzen gaan door het dak. De gezondheid van velen wordt bedreigd door lichamelijke inactiviteit. De Europese Unie en haar lidstaten moeten een visie en strategie ontwikkelen voor een ambitieuze politiek voor de fiets. De fiets maakt deel uit van de noodzakelijke oplossing voor vandaag en morgen, besluit mevrouw Bruynseels.

De voorzitter dankt voor deze heldere uiteenzetting en geeft het woord aan de heer Van den Bergh voor het debat.

De heer Jef Van den Bergh (B), moderator, dankt de drie sprekers en nodigt de leden uit hun vragen te

complémentarité entre le train et le vélo en utilisant le lit de la voie ferrée. Cette semaine, le ministre aura le plaisir d'inaugurer un nouveau tunnel et une nouvelle piste cyclable de 1,6 kilomètre à proximité de Bruxelles. Enfin, il convient d'identifier les moyens de sécuriser les déplacements à vélo. En collaboration avec les ministres de la Justice et de l'Intérieur, le ministre de la Mobilité a arrêté un plan de sécurité routière qui comprend des mesures concrètes pour mieux protéger les vélos sur les trajets qu'ils sont amenés à parcourir.

Le troisième axe vise à amener chacun à utiliser le vélo et à faire en sorte que le choix en faveur de ce dernier devienne une évidence. Il faut faciliter l'utilisation de la bicyclette par les femmes. Cette action sera menée par la secrétaire d'État à l'Égalité des sexes, à l'Égalité des chances et à la Diversité, Mme Sarah Schlitz. Le nombre de femmes qui se déplacent à vélo en Belgique est toujours inférieur au nombre d'hommes. Le ministre souhaite que davantage de femmes se déplacent à vélo. Il convient plus particulièrement de lever les obstacles rencontrés par les femmes et une campagne de sensibilisation sera menée à cet effet. Le ministre veut également encourager l'utilisation du vélo par la police locale et créer une brigade cycliste à l'aéroport de Zaventem. Le vélo de service pour la police sera promu dans tous les domaines et doit devenir, outre les déplacements administratifs, un outil dans l'accomplissement des tâches opérationnelles de la police.

Le plan “*Be Cyclist*” sera évalué chaque année sur la base de critères d'évaluation définis et mesurables. Ce plan doit être considéré comme le point de départ d'un plan interfédéral de promotion du vélo que le ministre souhaite développer avec ses collègues régionaux en 2023.

L'impact du changement climatique est de plus en plus perceptible. Les villes européennes sont surchargées. Les prix de l'énergie s'envolent. La santé de nombreuses personnes est menacée par l'inactivité physique. L'Union européenne et ses États membres doivent développer une vision et une stratégie pour une politique ambitieuse en matière de vélo. Et Mme Bruynseels de conclure que le vélo fait partie de la solution nécessaire pour aujourd'hui et pour demain.

Le président remercie Mme Bruynseels pour cette présentation claire et donne la parole à M. Van den Bergh pour le débat.

M. Jef Van den Bergh (B), modérateur, remercie les trois intervenants et invite les membres à formuler leurs questions. Il propose d'interroger d'abord

stellen. Hij stelt voor om eerst de vragen te stellen aan mevrouw Bruynseels.

De heer Hendrik-Jan Talsma (N) dankt voor de toelichting over de ambitieuze plannen voor het Belgische fietsbeleid. Er was sprake van een register van fietsen om fietsdiefstallen tegen te gaan. Hoe ziet België dat?

De heer Alexander van Hattem (N) vernam van prof. Te Brömmelstroet dat voor het bevorderen van het fietsverkeer de nabijheid van faciliteiten belangrijk is. De Belgische overheid wil inzetten op meer fietsen, maar daarbij kwam de nabijheid niet ter sprake. Hoe verhoudt zich dat tot de conclusies van prof. Te Brömmelstroet?

In Luxemburg wil men van bepaalde wegen fietsverbindingen maken, maar er is ook een nieuwe autotunnel rond de binnenstad van Luxemburg aangelegd. Hoe verhouden de vermelde inspanningen zich tot de andere noodzaak, een alternatief voor de auto?

De heer Jan Klink (N) heeft een vraag over gezondheid. Hoe is het aspect meegenomen van ouderen die meer en meer gebruikmaken van elektrische fietsen en speedpedelecs, wat leidt tot meer ongelukken?

De heer Bob van Pareren (N) merkt op dat in Nederland het openbaar vervoer niet goed scoort. De reis Katwijk-Den Haag legt men met openbaar vervoer af in één uur, met de auto in 14 minuten. Hoe wordt dat opgevangen?

De heer Jef Van den Bergh (B), moderator, denkt dat dat al eerder een vraag was voor prof. Te Brömmelstroet. Na de antwoorden is er ruimte voor een tweede reeks vragen.

Mevrouw Tanja Bruynseels, kabinetschef Strategische cel mobiliteit, namens minister Georges Gilkinet (België) (Zoom) antwoordt dat het mybike-project wordt ontwikkeld en stapsgewijs zal worden gerealiseerd. Begin 2021 werd Vias door minister Gilkinet belast met de begeleiding van het dossier met praktische hulp en zijn expertise op inhoudelijk vlak. De resultaten van de studie worden verwacht in de herfst. Het doel is het systeem eind 2022 te implementeren. Het is gebaseerd op de ervaringen van het Brussels Gewest, dat al een platform heeft om fietsen te registreren. Het idee achter dat platform is uitwisseling mogelijk te maken met de databases van Justitie en Mobiliteit, waardoor een eigenaar van een gestolen fiets aangifte kan doen via het platform, waarna

Mme Bruynseels.

M. Hendrik-Jan Talsma (N) remercie les intervenants pour leur présentation des plans ambitieux de la politique belge en matière de vélo. Il a été question d'un registre des bicyclettes pour lutter contre les vols de bicyclettes. Comment la Belgique conçoit-elle un tel registre?

M. Alexander van Hattem (N) relève que le professeur Te Brömmelstroet a indiqué que la proximité des équipements est importante pour promouvoir le cyclisme. Le gouvernement belge veut encourager le développement du vélo, mais cette proximité n'a pas été mentionnée. Comment faut-il voir cela en regard des conclusions du professeur Te Brömmelstroet?

Il est prévu au Luxembourg de transformer certaines routes en pistes cyclables, mais un nouveau tunnel pour voitures a également été construit autour du centre-ville. Où ces mesures se situent-elles par rapport à une autre nécessité, à savoir proposer une alternative à la voiture?

M. Jan Klink (N) souhaite poser une question dans le domaine de la santé. Dans quelle mesure a-t-il été tenu compte de l'utilisation croissante par des personnes âgées de vélos à assistance électrique et de speedbikes qui génèrent davantage d'accidents?

M. Bob van Pareren (N) fait observer que les transports publics ne sont pas bien notés aux Pays-Bas. Là où le trajet de Katwijk à La Haye prend une heure en transports publics, il ne requiert que 14 minutes en voiture. Que fait-on à cet égard?

M. Jef Van den Bergh (B), modérateur, est d'avis que cette question s'adressait plutôt au professeur Te Brömmelstroet. Après les réponses, il restera du temps pour une deuxième série de questions.

Mme Tanja Bruynseels, Cheffe de la Cellule Stratégique Mobilité, au nom du Ministre Georges Gilkinet (Belgique) (Zoom) répond que le projet mybike est en cours de développement et sera réalisé étape par étape. Début 2021, Vias s'est vu confier par le ministre Gilkinet la supervision du dossier, avec une aide pratique et son expertise quant au contenu. Les résultats de l'étude sont attendus à l'automne. Il est prévu de mettre le système en œuvre d'ici à la fin de 2022. Il s'appuie sur l'expérience de la Région bruxelloise, qui dispose déjà d'une plateforme d'enregistrement des vélos. L'idée qui sous-tend cette plateforme est de permettre l'échange avec les bases de données de la Justice et de la Mobilité, afin que le propriétaire d'un vélo volé puisse le signaler par le biais de la plateforme et que la Justice puisse ensuite diriger

Justitie opsporing door de politie kan aansturen. De ontwikkeling hiervan vergt enige tijd en bijkomende middelen, die ingeschreven zijn in de begroting 2022.

Er werd ook een vraag gesteld over fietsongevallen bij ouderen. Er is geen specifieke studie die dat aantont, maar dit moet worden bestudeerd. Men weet dat het toenemende aantal elektrische steps zorgt voor meer ongevallen op de weg. Men kan Vias of de administratie vragen ongevallen met oudere fietsers te bestuderen.

De heer Marco Te Brömmelstroet, “Fietsprofessor”, Universiteit van Amsterdam, coauteur van het boek “Het recht van de snelste. Hoe ons verkeer steeds asocialer werd.” (Zoom) heeft twee zaken toe te voegen.

Het toenemend aantal ouderen betrokken bij verkeersongevallen verdient aandacht, maar men moet rekening houden met de stijging van het aantal fietsende ouderen en dat het gunstige gevolg voor de gezondheid van fietsen belangrijker is. Er is eerder een daling van het aantal ongevallen met ouderen als men het bekijkt per gereden kilometer. Dit toont wel aan dat de straten niet inclusief zijn aangelegd. Er is een daling van de snelheid en een uitbreiding van de ruimte voor veilig wandelen en fietsen nodig. Veel steden, als Gent, Brussel en Groningen, doen dit.

Dat er op bepaalde plaatsen te weinig nabijheid is, is geen gegeven, maar een effect van tientallen jaren planning ten behoeve van snel verkeer. Dit kan men aanpassen, maar het vraagt wat tijd. Een element daarbij is opnieuw het verminderen van de snelheid, dat brengt activiteiten dichterbij. Het beste moment om dat in gang te zetten was 70 jaar geleden, het twee beste is nu.

Mevrouw Cécile Hemmen (L) dankt alle sprekers voor hun interessante presentaties. Ook zij heeft een concrete vraag over veiligheid. Er is een stijging van het aantal fietsers in het centrum van steden in de drie Beneluxlanden, voor korte afstanden, maar meer en meer ook voor langere afstanden. Het aantal ongevallen met fietsers stijgt helaas ook, ook het aantal ernstige ongevallen. Op het moment dat fietsers betrokken zijn bij een ongeval met een auto of een bus, weet iedereen wie daarbij het zwakste is. Wat denken de sprekers over een verplichting om een helm te dragen? De Luxemburgse bevoegde minister staat daar erg huiverig tegenover en pleit vooral voor het veiliger maken

l'enquête de police. Le développement de l'outil requerra un peu de temps ainsi que des ressources supplémentaires, lesquelles ont été inscrites au budget 2022.

Une question a également été posée au sujet des accidents impliquant des cyclistes âgés. Il n'existe pas d'étude spécifique à ce propos, mais la question devra être étudiée. L'on sait que le nombre croissant de trottinettes électriques provoque davantage d'accidents. Il peut être demandé à Vias ou à l'administration de se pencher sur la question des accidents impliquant des cyclistes âgés.

M. Marco Te Brömmelstroet, “professeur de cyclisme”, Université d'Amsterdam, co-auteur de l'ouvrage “Le droit du plus rapide. Comment notre trafic est devenu de plus en plus antisocial.” (Zoom) souhaite ajouter deux éléments.

L'augmentation du nombre de personnes âgées impliquées dans des accidents de la circulation mérite de retenir l'attention, mais il faut tenir compte aussi de l'augmentation du nombre de personnes âgées qui pratiquent le vélo, en considérant que les avantages du vélo pour la santé l'emportent. À la lumière du nombre d'accidents par kilomètre parcouru, on observe plutôt une diminution du nombre d'accidents impliquant des personnes âgées. Cela montre que les rues n'ont pas été construites de manière inclusive. Il faut réduire la vitesse et élargir l'espace réservé aux déplacements à pied et à vélo en toute sécurité. De nombreuses villes, comme Gand, Bruxelles et Groningue s'y attellent.

Le manque de proximité à certains endroits n'est pas un simple fait mais le résultat de décennies de planification en faveur d'un trafic rapide. On peut y remédier, mais cela prend du temps. Une fois encore, il faut réduire la vitesse, ce qui aura pour effet de rapprocher les activités. Et si le meilleur moment pour initier le processus se situait il y a 70 ans, le meilleur deuxième moment, c'est aujourd'hui.

Mme Cécile Hemmen (L) remercie tous les intervenants pour leurs intéressantes présentations. Elle souhaite également formuler une question qui concerne spécifiquement la sécurité. On observe une augmentation du nombre de cyclistes dans le centre des villes des trois pays du Benelux, pour de courtes distances mais de plus en plus aussi pour de longues distances. Malheureusement, le nombre d'accidents impliquant des cyclistes, y compris des accidents graves, est lui aussi en augmentation. On sait, dans un accident entre un cycliste et une voiture ou un bus, qui est l'usager le plus faible. Que pensent les intervenants de l'obligation du port du casque? Le ministre luxembourgeois compétent est très réticent et préconise

van fietspaden en het responsabiliseren van de gebruikers. Hoe wordt daarover gedacht in België en Nederland?

De heer Peter Ester (N) dankt de heer Te Brömmelstroet voor zijn prachtige presentatie. Fietsprofessor lijkt hem echt een geuzennaam. Hij vond het een erg Amsterdamse presentatie. Dat is geen verwijt, want daar woont en werkt de heer Te Brömmelstroet. Daar zijn natuurlijk heel veel voorzieningen die voldoen aan de randvoorwaarde van nabijheid. Er zijn echter ook veel mensen die niet in Amsterdam wonen, maar op het platteland waar de voorzieningen veel minder goed geregeld zijn. Hoe krijgen we die mensen ook op de fiets?

De heer Pim van Ballekom (N) sluit zich aan bij de opmerkingen van de heer Peter Ester. Hij dankt ook de kabinetschef van minister Gilkinet voor haar presentatie. Op papier zijn het zeker prachtige plannen. België is natuurlijk gehandicapt door lintbebouwing, waardoor fietsinfrastructuur moeilijker te realiseren is dan in Nederland. Het autorijken kan wel teruggedrongen worden met maatregelen die niet altijd even populair zijn. De heer Van Ballekom woont zelf op twintig minuten rijden met de auto van het Schumanplein. In zijn dorp komt vier keer per dag een bus en één keer per uur is er een trein. Er zijn natuurlijk niet veel mensen die dan – als ze bijvoorbeeld in de binnenstad van Brussel werken – het openbaar vervoer zullen nemen. Er is geen fietspad naar het station, de laatste trein rijdt om 20.45 uur. ‘s Avonds een hapje eten in de stad kan dus ook niet, want dan raak je niet meer thuis. Hij wenst mevrouw Bruynseels erg veel succes met het realiseren van haar plannen.

De heer Jan Klink (N) woont in de metropoolregio van Amsterdam en ook daar rijdt er slechts één bus per uur. Het is heel mooi als er integrale lijnen zijn en je én kan fietsen én het openbaar vervoer kan gebruiken, maar wat is de visie van de heer Te Brömmelstroet ten aanzien van de huidige ontwikkeling met personeelstekorten? Al zou de dienstregeling van het openbaar vervoer worden verbeterd, men blijft ervan afhankelijk. Het voordeel van met de auto rijden, is de zelfredzaamheid. Dat is hetzelfde met de fiets, maar bij het openbaar vervoer helaas niet.

De heer Marco te Brömmelstroet, “Fietsprofessor”, Universiteit van Amsterdam, coauteur van het boek “Het recht van de snelste. Hoe ons verkeer steeds asocialer werd.” (Zoom) dankt de vraagstellers voor hun inspirerende vragen. Als academicus houdt hij van

plutôt de sécuriser les pistes cyclables et de responsabiliser les usagers. Quelle opinion prévaut en Belgique et aux Pays-Bas?

M. Peter Ester (N) remercie M. Te Brömmelstroet pour son excellente présentation. L'appellation “ professeur de cyclisme” lui sied à merveille. La présentation lui a toutefois paru très amstellodamoise. Ce n'est pas un reproche, puisqu'aussi bien, M. Te Brömmelstroet vit et travaille à Amsterdam. On y trouve bien évidemment de nombreux installations et équipements qui répondent à la condition de proximité. Mais il y a aussi beaucoup de personnes qui vivent non pas à Amsterdam mais à la campagne, où ces installations et équipements sont beaucoup moins bien organisées. Comment peut-on faire en sorte d'amener également ces personnes à utiliser le vélo?

M. Pim van Ballekom (N) s'associe aux propos de M. Peter Ester. Il remercie également la cheffe de cabinet du ministre Gilkinet pour sa présentation. Sur le papier, ces plans sont incontestablement merveilleux. La Belgique est bien sûr handicapée par l'urbanisation linéaire qui rend les infrastructures cyclables plus difficiles à réaliser qu'aux Pays-Bas. L'usage de la voiture peut être bien sûr réduit, par des mesures qui ne sont toutefois pas toujours populaires. M. Van Ballekom habite lui-même à 20 minutes en voiture de la place Schumann. Son village est desservi quatre fois par jour par un bus et une fois par jour par un train. Dans de telles conditions, peu de gens sont enclins à emprunter les transports en commun, par exemple lorsqu'ils travaillent dans l'enceinte de Bruxelles. Il n'y a pas de piste cyclable vers la gare et le dernier train part à 20h45. Il est dès lors exclu d'aller dîner en ville le soir car il n'est plus possible de rentrer chez soi. Il souhaite bonne chance à Mme Bruynseels dans la mise en œuvre de ses projets.

M. Jan Klink (N) vit dans la métropole d'Amsterdam où il n'y a également qu'un seul bus par heure. L'existence de lignes intégrées et la possibilité d'utiliser à la fois les vélos et les transports publics est une bonne chose mais que pense M. Te Brömmelstroet de l'évolution actuelle, avec le manque de personnel? Même si les horaires des transports publics étaient améliorés, les gens en seraient toujours tributaires. La voiture offre l'avantage de l'autosuffisance. Il en va de même pour le vélo mais hélas pas pour les transports publics.

M. Marco te Brömmelstroet, “professeur de cyclisme”, Université d'Amsterdam, co-auteur de l'ouvrage “Le droit du plus rapide. Comment notre trafic est devenu de plus en plus antisocial.” (Zoom) remercie les intervenants pour leurs questions inspirantes. En tant qu'universitaire, il adore ce genre de questions. Il n'est pas un homme

dergelijke vragen. Hij is geen politicus. Daarom is 'de fietsprofessor' als naam een beetje verwarrend. Het is niet zijn doel om mensen meer te laten fietsen, maar hij wil de laatste wetenschappelijke inzichten verduidelijken. Hij denkt dat het vanuit die inzichten wel heel duidelijk is dat we af moeten van de afhankelijkheid van de auto.

Hij deelt alle bezorgdheden die naar voren zijn gekomen. Er is een wetenschappelijke consensus dat een fietshelm-plicht een heel slecht idee is. Dat heeft veel redenen. Een daarvan is dat het alle aandacht vestigt op de slachtoffers van verkeersgeweld. De heer Te Brömmelstroet hoort vaak spreken over ongevallen. Dat is een voorbeeld van hoe iets zeer voorzichtig is gecreëerd om mensen anders te laten denken over het geweld dat plaatsvindt op onze wegen. Vandaag alleen al zullen er vijf mensen sterven, en morgen opnieuw en opnieuw en opnieuw. In het weekend zullen het er zeven zijn. Dat is een statistische zekerheid. Er is een gewelddadig systeem geïmplementeerd in onze straten. Om dan de kwetsbare mensen bescherming aan te bieden die niet eens efficiënt is bij een aanrijding met een wagen, is totaal de verkeerde weg. Die boodschap moedigt ook niet aan om voor de fiets te kiezen. Met een correcte infrastructuur is fietsen een zeer veilige activiteit in vergelijking met andere activiteiten. Als er een helm-plicht zou zijn, dan zou de heer Te Brömmelstroet ze ook adviseren voor mensen in wagens, want de hoogste percentages aan hersenbeschadiging in het verkeer worden opgelopen in wagens.

De bezorgdheden over de mensen in rurale gebieden, vindt de heer Te Brömmelstroet fascinerend. Het laat immers precies het punt zien dat hij wilde maken. De situaties die werden beschreven door de vraagstellers zijn geen gegeven, maar het resultaat van planning en actieve interventies gedurende decennia door mensen zoals de vraagstellers in instellingen zoals het Beneluxparlement. Het is geen gegeven dat de trein maar één keer per uur kan komen en de bus maar vier keer per dag. Dat is het resultaat van actieve planning in een systeem dat in het voordeel is van de wagen. We subsidiëren en creëren een systeem rond auto-afhankelijkheid en we doen dat al zeer lang. Dat moet zeven decennia geleden al gestopt zijn, maar de tweede beste oplossing is om daar nu mee te stoppen. Dat kan door goede infrastructuur, focus op nabijheid en de combinatie van fiets en trein. Dat is een langetermijnengagement, maar de politiek kan dat. Het Beneluxparlement kan daarmee starten en een belangrijk signaal geven door van start te gaan met de ontwikkeling van een andere toekomst.

politique. C'est pourquoi l'appellation "professeur de cyclisme" a quelque chose de déroutant. Son objectif n'est pas d'inciter les gens à faire plus de vélo mais d'informer au sujet des dernières connaissances scientifiques. Et il est d'avis que ces dernières montrent clairement qu'il nous faut nous défaire de la dépendance à la voiture.

Il partage toutes les préoccupations qui ont été soulevées. Il existe un consensus scientifique selon lequel l'obligation de porter un casque à vélo est une très mauvaise idée. Il y a plusieurs raisons à cela. La première est que toute l'attention se porte ainsi sur les victimes de la violence routière. M. Te Brömmelstroet entend souvent parler d'accidents. C'est l'illustration de quelque chose qui a été créé avec beaucoup de prudence pour amener les gens à réfléchir différemment sur la violence dont nos routes sont le théâtre. Cinq personnes vont mourir aujourd'hui et il en ira de même les jours suivants. Le week-end, on dénombrera sept morts. C'est une certitude statistique. Un système violent a été mis en place dans nos rues. Proposer alors aux personnes vulnérables une protection qui n'est même pas efficace en cas de collision avec une voiture ne saurait constituer la bonne solution. Un tel message n'encourage pas non plus les gens à opter pour le vélo. Lorsque l'infrastructure est appropriée, le vélo est une pratique très sûre par comparaison avec d'autres activités. Si l'on imposait le port du casque, M. Te Brömmelstroet recommanderait la même mesure pour les automobilistes car c'est chez eux que l'on enregistre les taux les plus élevés de lésions cérébrales.

M. Te Brömmelstroet juge fascinantes les préoccupations concernant les habitants des zones rurales. Elles illustrent très précisément le point qu'il souhaitait soulever. Les situations décrites par les auteurs des questions ne sont pas une donnée factuelle mais le fruit d'une planification et d'interventions actives opérées pendant des décennies par des personnes comme les auteurs des questions au sein d'institutions comme le Parlement Benelux. Il n'est pas acquis une fois pour toutes que le train ne pourra passer qu'une fois par heure et le bus que quatre fois par jour. C'est une situation qui résulte d'une planification active dans un système qui favorise la voiture. Depuis très longtemps, nous subventionnons et mettons en place un système de dépendance à la voiture. Il aurait fallu y mettre fin voici sept décennies, mais la deuxième meilleure solution est d'y mettre un terme maintenant. Cela peut se faire au moyen de bonnes infrastructures, en mettant l'accent sur la proximité et en rendant possible la combinaison train-vélo. C'est un engagement à long terme, mais le monde politique peut le réaliser. Le Parlement Benelux peut initier le mouvement et donner un signal important en commençant à œuvrer à un avenir différent. Il ne s'agit pas seulement du trafic ou du fait d'amener les

Dat gaat niet alleen over verkeer of mensen uit de wagen krijgen. Dat gaat niet alleen over veiligheid. Er moet worden nagedacht over wat voor soort steden we willen ontwikkelen in de toekomst. Die steden en de straten in die steden zijn openbare ruimtes en die mogen niet gewelddadig zijn. Ze moeten aantrekkelijk en inclusief zijn voor iedereen en dat zijn ze momenteel niet. De verschuiving weg van auto-afhankelijkheid, weg van snelheid en vermogen, zal helpen om die doelen te bereiken. De heer Te Brömmelstroet wenst de leden van het Beneluxparlement veel succes daarmee en denkt dat ze dat kunnen verwezenlijken.

Mevrouw Tanja Bruynseels, kabinetschef Strategische cel mobiliteit, namens minister Georges Gilkinet (België) (Zoom) was een en al oor voor wat de heer Te Brömmelstroet zei. Uiteraard voelt ze zich ook aangesproken en moet daar rekening mee gehouden bij het bepalen van de prioriteiten en moet gewerkt worden aan meer aantrekkelijke steden. Het bijzondere in België is dat de bevoegdheid over mobiliteit verdeeld is tussen de Gewesten en het federale niveau. Er is een hele reeks van problemen waarover beslist moet worden door de Gewesten. Het fietsbeleid is voornamelijk een regionale bevoegdheid. Minister Gilkinet doet wat hij kan op federale niveau. Het plan *Be Cyclist* werd daarom ontwikkeld. Het is het eerste plan op federaal niveau. Mevrouw Bruynseels benadrukt dat de minister ook een interministeriële conferentie Mobiliteit organiseert waarin de federale minister van Mobiliteit en de drie ministers van de Gewesten samenkommen. Het ingewikkelde institutionele systeem in België zorgt immers voor een versnippering van bevoegdheden. De wens van minister Gilkinet is om overleg over de problematiek te hebben tussen alle bevoegde ministers.

Minister Gilkinet kan niet alleen beslissen over een helmplicht. Dat is een discussie die gevoerd moet worden met de regionale ministers. Tot nu toe gaat die discussie in de richting van het bewaren van het evenwicht tussen de promotie van de fiets en de helmplicht. Er moet een goed evenwicht worden gevonden tussen de vrijheid om te kiezen en een verplichting om een helm te dragen. Momenteel is er geen helmplicht in België en wordt die verplichting ook niet gevraagd.

De frequentie van de treinen wordt besproken met de spoorwegbedrijven. De minister wil die frequentie opdrijven en tracht een performant beheerscontract te sluiten met de spoorwegbedrijven. Door het verhogen van het treinaanbod, wordt ook de combinatie fiets en trein aangemoedigd.

De heer Jef Van den Bergh (B), moderator, denkt dat het derde deel daarmee kan worden afgesloten.

gens à abandonner leur voiture. Il ne s'agit pas seulement de sécurité. Il convient de réfléchir au type de villes que nous voulons développer à l'avenir. Ces villes et les rues de ces villes sont des espaces publics et la violence ne devrait pas y avoir cours. Elles doivent être attrayants et inclusives, ce qui n'est pas le cas actuellement. La fin de la dépendance à la voiture, à la vitesse et à la puissance contribuera à la réalisation de ces objectifs. M. Te Brömmelstroet souhaite beaucoup de succès aux membres du Parlement Benelux et estime qu'ils peuvent y arriver.

Mme Tanja Bruynseels, cheffe de la Cellule Stratégique Mobilité, au nom du ministre Georges Gilkinet (Belgique) (Zoom) a été très attentive aux propos de M. Te Brömmelstroet. Elles se sent bien évidemment également concernée et il faut tenir compte de ces éléments lorsqu'on définit les priorités et qu'on s'emploie à rendre les villes plus attrayantes. La particularité de la Belgique est que la compétence en matière de mobilité est répartie entre les régions et le niveau fédéral. Une série de problèmes doivent être tranchés par les Régions. La politique cycliste est principalement une compétence régionale. Le ministre Gilkinet fait ce qu'il peut au niveau fédéral. C'est ainsi que le plan *Be Cyclist* a vu le jour. Il s'agit du premier plan au niveau fédéral. Mme Bruynseels souligne que le ministre organise également une conférence interministérielle sur la mobilité avec le ministre fédéral de la Mobilité et les trois ministres des régions. Le système institutionnel complexe de la Belgique entraîne en effet une fragmentation des compétences. Le souhait du ministre Gilkinet est qu'il y ait une concertation sur la question entre tous les ministres compétents.

Le ministre Gilkinet ne peut pas décider seul de l'obligation du port du casque. C'est une discussion à mener avec les ministres régionaux. Pour l'heure, cette discussion va dans le sens du maintien de l'équilibre entre la promotion du vélo et l'obligation du port du casque. Un bon équilibre doit être trouvé entre la liberté de choisir et l'obligation de porter un casque. Le port du casque n'est actuellement pas obligatoire en Belgique et il n'y a pas non plus de demandes en ce sens.

La question de la fréquence des trains est actuellement en discussion avec les compagnies ferroviaires. Le ministre souhaite augmenter la fréquence et s'efforce de conclure un contrat de gestion efficace avec les compagnies ferroviaires. Renforcer l'offre de trains, c'est également encourager la combinaison vélo-train.

M. Jef Van den Bergh (B), estime pouvoir ainsi clôturer la troisième partie.

#### Quatrième partie – Meilleures pratiques

## Vierde luik – Best Practices

De voorzitter gaat nog niet over tot conclusies, maar vat het vierde onderdeel aan, dat gaat over best practices in verschillende regio's, maar eerst dankt hij nog de sprekers in het vorige deel voor hun waardevolle analyses. Zij zullen altijd welkom zijn in onze assemblee. (Applaus). De eerste spreker is mevrouw Birk Hjuler die de Deense ervaring deelt.

Mevrouw Sidsel Birk Hjuler, *Head of Office, Superhighways of the Capital Region* (Denemarken) (Zoom) dankt voor de uitnodiging voor dit interessante debat. Ze volgt het met veel belangstelling als regionale fietsplanner maar ook als bestuurslid van de *European Cyclists Federation*. Eerst en vooral spreekt ze haar gelukwensen uit voor de nieuwe verklaring, ook omdat men erin slaagde ze te laten ondertekenen door de Deense transportminister.

Mevrouw Birk Hjuler volgt het werk van de Beneluxlanden al jaren en schreef onlangs een artikel in *Fietsberaad Magazine* over de vergelijking tussen België en Denemarken.

Het onderwerp van haar presentatie is *Cycle superhighways of the Capital Region*, een samenwerking tussen 31 gemeenten. Het moet een netwerk worden van meer dan 850 kilometer fietssnelwegen. Tot nu toe ligt er 200 kilometer. Er valt dus nog een hele weg af te leggen.

Mevrouw Birk Hjuler laat een luchtopname zien van een autosnelweg. Daar ligt de inspiratie voor fietssnelwegen, maar zonder de vervuiling, het lawaai en de snelheid. Dit is een infrastructuur die overal in de wereld bekend is, en die zeer intuïtief is. Het is erg moeilijk om er te verdwalen. Als men toch twijfelt, dan is er voldoende signalisatie en ook nog de gps in de auto. De infrastructuur waarmee zij werkt is een andere zaak, vooral wanneer men de gemeentegrenzen overschrijdt. Dat wil men veranderen met fietssnelwegen, men wil samenhangende infrastructuur met hoge kwaliteit over de gemeentegrenzen heen. Dit moet de derde zuil van het regionaal transport worden. Autosnelwegen en openbaar vervoer zijn nationaal of regionaal, fietssnelwegen zijn echter een gemeentelijk project. Dat heeft een grote invloed op de implementatie en op de organisatie van het werk. Het is meer een puzzel waar men kijkt naar de ontbrekende stukjes die nodig zijn om doorlopende wegen te creëren van de ene kant van een regio naar de andere, doorheen zeer verschillende landschappen, door

Avant d'en arriver aux conclusions, le président entame la quatrième section, qui traitera des meilleures pratiques dans diverses régions. Avant cela toutefois, il remercie les intervenants du volet précédent pour leurs précieuses analyses. Ils seront toujours les bienvenus dans notre Assemblée (Applaudissements). La première intervenante est Mme Birk Hjuler, qui va nous faire part de l'expérience danoise.

Mme Sidsel Birk Hjuler, *Head of Office Superhighways of the Capital Region* (Danemark) (Zoom) exprime ses remerciements pour l'invitation à cet intéressant débat qu'elle suit avec le plus grand intérêt comme planificatrice régionale en matière de vélo mais aussi comme membre du conseil d'administration de la Fédération européenne des cyclistes. Elle exprime avant tout ses vœux de succès pour la nouvelle déclaration, notamment aussi parce qu'on a réussi à la faire signer par le ministre danois des Transports.

Mme Birk Hjuler suit depuis des années les travaux effectués dans les pays du Benelux et a récemment consacré dans le magazine *Fietsberaad* un article sur la comparaison entre la Belgique et le Danemark.

Sa présentation traitera du thème des autoroutes cyclables de la région de la capitale, une coopération entre 31 communes. Il est prévu d'en faire un réseau de plus de 850 kilomètres d'autoroutes cyclables dont 200 km ont été aménagés à ce jour. Il reste donc encore un long chemin à parcourir.

Mme Birk Hjuler projette une vue aérienne d'une autoroute. Les autoroutes ont inspiré les vélostrades, la pollution, le bruit et la vitesse en moins. Il s'agit d'une infrastructure connue dans le monde entier et qui est très intuitive. Il est très difficile de s'y perdre. En cas de doute, on dispose d'une signalisation efficace et il y a aussi le GPS qui équipe la voiture. Autre chose est l'infrastructure mise en œuvre, particulièrement lors de la traversée des frontières communales. Nous voulons changer cela avec les autoroutes cyclistes, nous voulons des infrastructures cohérentes et de qualité par-delà les frontières municipales. Ce réseau devrait devenir le troisième pilier du transport régional. Les autoroutes et les transports publics sont nationaux ou régionaux, cependant que les pistes cyclables relèvent d'un projet municipal. Cela a un impact important sur la réalisation et sur l'organisation du travail. Il s'agit plutôt d'un puzzle où l'on examine les pièces manquantes nécessaires pour aménager des routes continues d'un côté à l'autre d'une région, à travers des paysages très différents, des zones urbaines, suburbaines et rurales. On cherche ainsi à relier

stedelijke, voorstedelijke en landelijke gebieden. Er wordt geprobeerd wonen en werken te verbinden.

De resultaten zijn duidelijk. Het heeft natuurlijk niet alleen met infrastructuur te maken, maar als men het fietsverkeer meet voor en na de aanleg van een fietssnelweg, dan ziet men een stijging met 38 % en die stijging stopt niet. In 2021 was er een totale stijging met 75 %. Er is een netwerkeffect. We zien ook dat mensen bereid zijn grotere afstanden af te leggen op deze fietssnelwegen, 13 kilometer enkel gemiddeld tegenover 12 kilometer met de regionale trein. Het is ook tijdsefficiënt en de mensen investeren tegelijk in hun eigen gezondheid. Mensen kiezen ervoor om deze lange afstanden met de fiets af te leggen vanwege het gezondheidsaspect. In Denemarken werd berekend dat dat aspect veel belangrijker is dan de ongevallen.

De ambitie is dus de derde pijler van het regionaal transport te worden. De reden waarom dit niet sneller wordt gerealiseerd en er nog maar 200 kilometer fietssnelweg ligt, is dat het een gemeentelijk project is: 31 gemeenten moeten het tezelfdertijd eens zijn en dat is niet eenvoudig. De burgemeesters hebben duidelijk gemaakt dat dit niet louter een gemeentelijke verantwoordelijkheid is, maar dat een regionaal netwerk ook een nationale verantwoordelijkheid is.

Dit is niet alleen een uitdaging voor Kopenhagen, fietssnelwegen verschijnen overal in Europa. Belangrijk was het EU-project CHIPS dat bekijkt hoe fietssnelwegen worden ontwikkeld. Dat was zeer nuttig, maar het is afgelopen. Er is een hoog potentieel voor kennisuitwisseling in de toekomst. Dat is nog niet uitgedokterd op Europees niveau. Dit kan baat hebben bij de politieke wil in de Benelux en de nieuwe *European Cycling Declaration*. (Applaus)

De voorzitter dankt mevrouw Birk Hjuler voor het delen van haar ervaring en de good practices van haar land en hoopt dat de discussie later kan worden vervolgd. De tweede spreker is de heer Must. De voorzitter dankt de Baltische delegatie om telkens weer aanwezig te zijn.

De heer Aadu Must, ondervoorzitter van de Baltische Assemblee, verontschuldigt de voorzitter van de Baltische Assemblee, de heer Jānis Vucāns, die er vandaag niet bij kon zijn. Vooraleer de goede praktijken inzake duurzame mobiliteit van de Baltische staten te delen, wil hij van de gelegenheid gebruik maken om te herinneren aan de invasie van Rusland in Oekraïne die nog steeds aan de gang is. Oekraïne heeft nog steeds onze steun nodig

l'habitat et le travail.

Les résultats apparaissent à l'évidence. Il ne s'agit bien évidemment pas uniquement d'infrastructures mais la mesure du trafic cycliste avant et après la construction d'une vélostrade indique une augmentation de 38 %, et cette augmentation ne s'arrête pas là. En 2021, l'augmentation totale a été de 75 %. On observe un effet de réseau. L'on constate également que les gens sont disposés à parcourir de plus longues distances sur ces vélostrades, 13 kilomètres en moyenne contre 12 kilomètres en train régional. C'est aussi un gain de temps et les gens investissent en même temps dans leur santé. Ils choisissent de parcourir ces longues distances à vélo pour des raisons de santé. On en a conclu au Danemark que cet aspect est beaucoup plus important que les accidents.

L'ambition est donc de devenir le troisième pilier du transport régional. Si ce projet ne se réalise pas plus rapidement et s'il n'y a encore actuellement que 200 kilomètres d'autoroute cyclable, c'est par ce qu'il s'agit d'un projet communal: 31 communes doivent se mettre d'accord en même temps, et ce n'est pas chose aisée. Les bourgmestres ont clairement signifié qu'il ne s'agit pas seulement d'une responsabilité communale, mais qu'un réseau régional relève également d'une responsabilité nationale.

Le défi ne concerne pas que Copenhague car des autoroutes cyclables surgissent partout en Europe. Le projet européen CHIPS, qui étudie la manière dont les vélostrades sont développées, a été important. Il a été très utile mais c'est le passé. Il existe un fort potentiel d'échange de connaissances pour le futur. Le processus n'a pas encore été mis au point au niveau européen. Cela pourrait se faire au bénéfice de la volonté politique du Benelux et de la nouvelle déclaration européenne sur le cyclisme. (Applaudissements)

Le président remercie Mme Birk Hjuler d'avoir partagé son expérience et les bonnes pratiques de son pays et espère que la discussion pourra se poursuivre ultérieurement. Le deuxième orateur est M. Must. Le président remercie la délégation balte d'être à chaque fois présente.

M. Aadu Must, vice-président de l'Assemblée balte, doit excuser le président de l'Assemblée balte, M. Jānis Vucāns, qui n'a pu être des nôtres aujourd'hui. Avant de partager les bonnes pratiques en matière de mobilité durable dans les pays baltes, il souhaite saisir l'occasion pour revenir sur l'invasion de l'Ukraine par la Russie, qui est toujours en cours. L'Ukraine a toujours besoin de notre soutien et se trouve en première ligne dans la guerre qui est menée contre les valeurs européennes. L'Ukraine doit gagner

en ligt in de frontlinie van de oorlog tegen de Europese waarden. Oekraïne moet deze oorlog winnen en heeft onze gezamenlijke steun daarvoor nodig. Rusland moet blijvend geïsoleerd worden door de internationale gemeenschap, onder meer door het sanctiebeleid van de EU. Als we niet samen met Oekraïne blijven strijden, dreigt er meer leed en dreigen er meer ernstige uitdagingen voor Europa. Als Oekraïne deze oorlog niet wint, dan zullen de Baltische staten het volgende slachtoffer van Rusland worden.

In verband met duurzame mobiliteit in de Baltische staten, merkt de heer Must eerst op dat ook daar de gevolgen van de klimaatverandering ervaren worden. Transport en mobiliteit vormen de ruggengraat van een moderne en efficiënte economie. De Baltische Assemblee wil de krachten bundelen zodat de Baltische staten gezamenlijk kunnen werken aan een groenere regio, maar tegelijkertijd economisch sterk en competitief kunnen zijn.

In april 2022 was er een vergadering van de commissie Milieu van de Baltische Assemblee. Een van de onderwerpen waarover werd gediscussieerd was duurzame mobiliteit. Er werd gedebatteerd over groene belastingen en subsidies om groene energietransitie te faciliteren en over het vastleggen van gezamenlijke investeringsprioriteiten om de uitstoot van CO<sub>2</sub> te verminderen.

Een van de aanbevelingen aan de regeringen over duurzame mobiliteit was om onderhandelingen op te starten over een gemeenschappelijke laadinfrastructuur voor elektrische wagens in de Baltische staten. Elektrische auto's in de Baltische staten zijn – zoals in veel landen – nog geen veelgebruikt transportmiddel. Een van de redenen daarvoor is het gebrek aan laadstations. De Baltische Assemblee wil daar graag verandering in brengen.

Klimaatneutraliteit in de transportsector in de Baltische staten is veel besproken en wordt overwogen. Zeer bekend is het Rail Baltica-project. Het is de bedoeling om de spoorverbinding tussen Centraal- en Noord-Europa te verbeteren. In 2019 werd een studie uitgevoerd naar de impact van klimaatverandering op Rail Baltica-operaties. De studie identificeert de meest blootgestelde delen van de infrastructuur en stelt relevante adaptatie- en mitigatiemaatregelen voor die geïntegreerd worden in het design van de spoorlijn en voor het waterverbruik tijdens de constructie.

In de laatste twintig jaar is er een fietsrevolutie aan de gang in de Baltische staten. Met de hulp van de Europese Unie werden ondersteuningsprojecten opgezet voor een fietsnetwerk, voornamelijk in en rond middelgrote steden. De Estse universiteitsstad Tartu is een pionier in

cette guerre et elle a besoin du soutien de tous pour y parvenir. La communauté internationale doit continuer à isoler la Russie, entre autres par la politique de sanctions de l'UE. Si nous ne poursuivons pas ensemble la lutte avec l'Ukraine, il y aura davantage de souffrances et des défis plus graves pour l'Europe. Si l'Ukraine ne gagne pas cette guerre, les États baltes seront les prochaines victimes de la Russie.

En ce qui concerne la mobilité durable dans les États baltes, M. Must fait observer tout d'abord que les effets du changement climatique s'y font également sentir. Les transports et la mobilité sont l'épine dorsale d'une économie moderne et efficace. L'Assemblée balte veut unir ses forces pour que les États baltes puissent travailler ensemble à une région plus verte, mais tout en étant économiquement forts et compétitifs.

Une réunion de la commission de l'Environnement de l'Assemblée balte s'est tenue en avril 2022. La mobilité durable était l'un des sujets à l'ordre du jour. Il a été débattu des taxes vertes et des subventions visant à faciliter la transition vers l'énergie verte ainsi que de la définition de priorités d'investissement communes pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>.

L'une des recommandations faites aux gouvernements en matière de mobilité durable porte sur l'ouverture de négociations relatives à une infrastructure de recharge commune pour les voitures électriques dans les États baltes. Dans ces derniers comme dans de nombreux pays, la voiture électrique n'est pas encore un moyen de transport très répandu. Le manque de stations de recharge constitue l'une des raisons de cette situation, à laquelle l'Assemblée balte voudrait remédier.

La neutralité climatique du secteur des transports dans les États baltes a fait l'objet de nombreuses discussions et est aujourd'hui envisagée. Le projet Rail Baltica, qui est bien connu, vise à améliorer la liaison ferroviaire entre l'Europe centrale et l'Europe septentrionale. Une étude sur l'impact du changement climatique sur les opérations de Rail Baltica a été menée en 2019. Cette étude identifie les éléments les plus exposés de l'infrastructure et propose des mesures d'aménagement et d'atténuation pertinentes, à intégrer dans le cadre de la conception de la ligne ferroviaire et de la consommation d'eau pendant la construction.

Au cours des vingt dernières années, une révolution cycliste s'est opérée dans les États baltes. Avec l'aide de l'Union européenne, des projets de soutien à un réseau cyclable ont été mis en place, principalement dans et autour des villes de taille moyenne. La ville

fietsverkeer. Volgens statistieken is 33 % van het verkeer er fietsverkeer. vergeleken met de Beneluxlanden of Scandinavië stelt die fietsrevolutie niet heel veel voor. Er zijn nog steeds veel problemen die opgelost moeten worden, zoals het onderhoud van fietspaden in de winter, het gebrek aan parkeerfaciliteiten voor fietsen en een tekort aan middelen om goede ideeën te realiseren. Iedere politicus weet dat elke hervorming geld nodig heeft om te slagen. In Estland werd nagedacht over eenvoudige oplossingen zoals bijvoorbeeld het omvormen van hoofdwegen in steden in fietswegen, maar de stedelijke overheden werden door dat fietsbeleid beschuldigd van excessief fanatisme. Het klimaat in de Baltische landen is natuurlijk niet bevorderlijk voor fietsverkeer. In de thuisstad van de heer Must is er zeven keer meer fietsverkeer in september dan in december.

De heer Must kan nog uren praten over duurzame mobiliteit in de Baltische staten, want ze zijn er zeer ambitieus, maar er zijn ook veel uitdagingen. Daarom dankt hij iedereen voor de zeer interessante presentaties en discussies van vandaag, die zeer waardevol zijn voor de Baltische Assemblee. Hij dankt het Beneluxparlement voor de uitnodiging. (Applaus)

De voorzitter dankt de heer Must voor zijn bijdrage en zijn aanwezigheid. Het is altijd een plezier om hem te beluisteren en hoopt dat hij een aangename avond in Namen kan doorbrengen. Hopelijk kan een delegatie van het Beneluxparlement in de toekomst ook naar de Baltische staten afzakken om daar de evolutie van de mobiliteit te bekijken.

De voorzitter zal zelf de werkzaamheden van de Grande Région toelichten.

De heer Yves Evrard, lid van de Conseil Parlementaire Interrégional – Grande Région, deelt mee dat de plenaire vergadering op 10 juni aan een aanbeveling over grensoverschrijdend fietsverkeer gewerkt heeft. Twee commissies hadden dit onderwerp voorbereid.

De Grande Région kan vergeleken worden met het Beneluxparlement en groepeert het Groothertogdom Luxemburg, de regio "Grand Est", van de Elzas tot het noorden van Frankrijk, Saarland en Rijnland-Palts, het Waalse Gewest, de Franse Gemeenschap, maar ook het Duitstalig gebied.

Er bestaan ook verschillende commissies die gewerkt hebben over de fietsthematiek en de vaststellingen waren gelijklopend met die van de Benelux. In Luxemburg is er een zeer belangrijke toename van het gebruik van de fiets, vooral dankzij de opmars van de elektrische fiets.

universitaire estonienne de Tartu est une pionnière en matière de circulation à vélo. Selon les statistiques, le vélo y représente 33 % du trafic. Par comparaison avec les pays du Benelux ou la Scandinavie, cette révolution du vélo ne représente pas grand-chose. Il reste encore de nombreux problèmes à résoudre, comme l'entretien des pistes cyclables en hiver, le manque de parkings pour les vélos et l'insuffisance des ressources pour réaliser de bonnes idées. Tout politicien sait qu'il faut de l'argent pour réussir une réforme. En Estonie, des solutions simples telles que la transformation des routes principales des villes en pistes cyclables ont été envisagées mais cette politique cycliste a valu aux autorités communales de se voir reprocher un fanatisme excessif. Le climat des pays baltes n'est évidemment pas propice à l'utilisation du vélo. Dans la ville natale de M. Must, les vélos sont sept fois plus nombreux à circuler en septembre qu'en décembre.

M. Must pourrait parler pendant des heures de la mobilité durable dans les États baltes mais, si ces derniers sont très ambitieux, les défis sont également nombreux. C'est pourquoi il remercie chacun pour les présentations et les discussions très intéressantes d'aujourd'hui, qui sont très utiles pour l'Assemblée balte. Il remercie le Parlement Benelux pour son invitation. (Applaudissements)

Le président remercie M. Must pour dans son intervention et sa présence. C'est toujours un plaisir de l'écouter et il lui souhaite de pouvoir passer une agréable soirée à Namur. Nous espérons qu'une délégation du Parlement Benelux pourra également se rendre dans les États baltes à l'avenir pour y suivre l'évolution de la mobilité.

Le président se propose de présenter lui-même les travaux de la Grande Région.

M. Yves Evrard, membre du Conseil Parlementaire Interrégional – Grande Région, indique que l'assemblée plénière a travaillé le 10 juin sur une recommandation relative à la circulation transfrontalière des cyclistes, un sujet qui avait été préparé par deux commissions.

La Grande Région, qui peut être comparée au Parlement Benelux, regroupe le Grand-Duché de Luxembourg, la région Grand Est, de l'Alsace au Nord de la France, la Sarre, la Rhénanie-Palatinat, la Région wallonne, la Communauté française ainsi que la région germanophone.

Plusieurs commissions ont également traité des questions liées au vélo et ont abouti à des conclusions similaires à celles du Benelux. Au Luxembourg, on observe une augmentation très importante de l'utilisation du vélo, notamment grâce à l'essor du vélo à assistance électrique.

De brandstofprijzen nodigen uit tot het wijzigen van de mobiliteitsmodus en er zijn ook milieuoverwegingen.

Het gebrek aan infrastructuur werd onderlijnd. De ambitie van de assemblee is het versterken van wat bestaat en het verbinden van de verschillende netwerken van fietspaden over de grenzen heen. De Conseil Parlementaire Interrégional (CPI) dringt aan op een betere samenwerking tussen buurlanden om een grensoverschrijdend netwerk te creëren, net zoals dat met Nederland moet gebeuren.

Er werden verschillende aanbevelingen geformuleerd, maar de heer Evrard zal zich beperken tot enkele elementen. Er werd gewezen op de noodzaak om fietszones op coherente wijze af te scheiden, net zoals voetgangerszones. De CPI wil ook de signalisatie verbeteren, in het bijzonder de pictogrammen voor de netwerken voor trage weggebruikers en de toeristische routes. Daarrond moet de communicatie versterkt worden. Om de intermodaliteit te verbeteren beveelt de CPI de invoering van een park- and bike-systeem aan bij de stations en sommige belangrijke bushaltes. Ook het systeem om fietsen te huren moet beter worden en het meenemen van fietsen op het openbaar vervoer moet gemakkelijker worden gemaakt. De CPI stelt voor om doorlopende grensoverschrijdende fietspaden te creëren voor de dagelijkse verplaatsingen. Hij stelt ook voor de financiering van de infrastructuur door de EU te bestuderen en wil de cofinanciering vergemakkelijken in grensregio's. Er zijn synergieën nodig.

De aanbevelingen van de Benelux en CPI gaan in de goede richting. Op deze aanbevelingen moet een feedback komen van de parlementaire raden van de verschillende regio's.

De voorzitter vindt het tijd voor conclusies. Aangezien mevrouw Kluit niet aanwezig is, zullen die worden geformuleerd door de heer Van den Bergh.

### **Conclusies door de rapporteur**

De heer Jef Van den Bergh (B), rapporteur, dankt de voorzitter en iedereen die heeft bijgedragen aan het interessante themadebat over duurzame mobiliteit. Het is niet de eerste keer dat het daarover gaat in Beneluxverband. In 2017 heeft het Beneluxparlement daaromtrent al een vrij vooruitstrevende resolutie goedgekeurd. Europees Commissaris Timmermans verwees naar die resolutie. Het belang van duurzame mobiliteit in het kader van klimaatdoelstellingen werd beklemtoond door de heer Parent in zijn inleiding, want 25 % van de CO<sub>2</sub>-uitstoot is gelinkt aan transport en mobiliteit. Als we

Le prix des carburants invite à revoir le mode de mobilité et des considérations environnementales interviennent également.

Le manque d'infrastructures a été souligné. L'ambition de l'assemblée est de renforcer l'infrastructure existante et de relier les différents réseaux de pistes cyclables au-delà des frontières. Le Conseil Parlementaire Interrégional (CPI) appelle à une meilleure coopération entre les pays voisins afin de créer un réseau transfrontalier, comme cela doit se faire avec les Pays-Bas.

Plusieurs recommandations ont été formulées mais M. Evrard se limitera à quelques éléments. La nécessité de séparer les zones cyclables de manière cohérente, au même titre que les zones piétonnes, a été mentionnée. Le CPI souhaite également améliorer la signalisation, particulièrement les pictogrammes des réseaux pour usagers lents et des routes touristiques. La communication doit être renforcée à cet égard. Pour améliorer l'intermodalité, l'IPC recommande la mise en place d'un système de park and bike dans les gares ferroviaires et certains arrêts de bus importants. Il faut également améliorer le système de location de vélos et faciliter l'emport de ces derniers dans les transports publics. Le CPI propose la création de pistes cyclables transfrontalières continues pour les trajets quotidiens. Il propose également d'étudier le financement des infrastructures par l'UE et souhaite faciliter le cofinancement dans les régions frontalières. Des synergies sont nécessaires.

Les recommandations du Benelux et du CPI vont dans la bonne direction. Les conseils parlementaires des différentes régions doivent fournir un retour d'information sur ces recommandations.

Le président considère que le moment est venu de formuler des conclusions. Comme Mme Kluit n'est pas présente, c'est M. Van den Bergh qui va s'en charger.

### **Conclusions du rapporteur**

M. Jef Van den Bergh (B), rapporteur, remercie le président et tous ceux qui ont contribué à l'intéressant débat thématique sur la mobilité durable. Ce n'est pas la première fois que ce sujet est abordé dans le contexte du Benelux. En 2017 déjà, le Parlement Benelux avait adopté sur le sujet une résolution assez progressiste à laquelle le commissaire européen Timmermans a fait référence. Dans son introduction, M. Parent a souligné l'importance de la mobilité durable dans le cadre des objectifs climatiques, car 25 % des émissions de CO<sub>2</sub> sont liées au transport et à la mobilité. Si nous voulons réaliser les

de klimaatdoelstellingen willen bereiken, moeten we daar dus ook op focussen. Het is een cruciaal gegeven, niet enkel voor de klimaatdoelstellingen, maar ook voor aspecten zoals luchtvervuiling. In de presentatie van het kabinet van minister Gilkinet kwam aan bod dat er jaarlijks in België 10 000 mensen vroegtijdig overlijden ten gevolge van de luchtkwaliteit. Dat zijn gegevens die ons moeten aanzetten om actie te ondernemen.

De heer Timmermans verwees in zijn betoog naar de voortrekkersrol van de Benelux inzake de doelstellingen zero-emissie 2030 voor nieuwe voertuigen, met betrekking tot wegbevrĳzing voor het vrachtvervoer en inzake de fiets als mobiliteitsoplossing. Maar hij stond ook stil bij het sociale aspect. Als het gaat over verduurzaming, elektrisch rijden en dergelijke, dan wordt er wel al eens gekeken naar de haalbaarheid voor iedereen. De heer Van den Bergh denkt dat het belangrijk is om daar oog voor te hebben. Niet iedereen is in staat om een elektrische wagen of zonnepanelen te financieren. De financiële haalbaarheid is iets waar we in het kader van duurzaamheid zeker oog voor moeten hebben. De heer Timmermans wees erop dat bijvoorbeeld elektrische wagens heel snel in prijs aan het dalen zijn en binnen een vijftal jaar wellicht goedkoper zullen zijn dan wagens op klassieke brandstoffen. Hij wees ook op het *Social Climate Fund* van de Europese Commissie dat daartoe de nodige ondersteuning moet bieden. Hij wees op de angst die er bestaat dat bepaalde sectoren het moeilijk zouden krijgen door de transitie, zoals de klassieke automobielindustrie. Daartegenover staat dat de transitie ook enorm veel kansen biedt voor de Europese economie om nieuwe markten en nieuwe ontwikkelingen te ontdekken, bijvoorbeeld in de batterijtechnologie, om minder afhankelijk te zijn van niet-Europese landen.

In antwoord op vragen die soms een pessimistische ondertoon hadden, reageerde de heer Timmermans met optimisme. Hij wees erop dat hernieuwbare energie zoveel goedkoper is en dat er waarschijnlijk snel een tekort zal zijn aan zonnepanelen, windmolens en warmtepompen. Met al die hernieuwbare energie moet alle nood aan elektriciteit om de mobiliteit gaande te houden kunnen worden ingevuld, met elektriciteit aan de ene kant en de opslag van elektriciteit in waterstof en ammonia aan de andere kant, bijvoorbeeld voor zwaardere energieverbruikers zoals de scheepvaart of zelfs de staalindustrie, waarvoor de heer Timmermans naar Zweden verwees.

Na die boeiende inleiding en het debat daarover sprak de heer Courbe over de modal shift. Hij toonde een aantal interessante vergelijkende statistieken tussen de drie

objectifs climatiques, nous devons donc également nous concentrer sur ce point. Il s'agit d'un facteur essentiel, non seulement au regard des objectifs climatiques mais aussi d'aspects tels que la pollution atmosphérique. Lors de la présentation du cabinet du ministre Gilkinet, il a été précisé que 10 000 personnes meurent prématurément en Belgique chaque année à cause de la qualité de l'air. Ce sont des données qui doivent nous inciter à agir.

Dans son discours, M. Timmermans a évoqué le rôle de pionnier joué par le Benelux au regard des objectifs 2030 d'émissions zéro pour les nouveaux véhicules, la tarification routière dans le domaine du transport de marchandises et le vélo comme solution de mobilité. Mais il s'est également attardé sur l'aspect social. Pour ce qui est de la durabilisation, des voitures électriques et autres, on s'interroge sur la faisabilité pour tous. M. Van den Bergh pense qu'il est important d'y être attentif. Chacun n'a pas la possibilité de financer une voiture électrique ou des panneaux solaires. La faisabilité financière est un élément que nous devons assurément conserver à l'esprit dans le cadre de la durabilité. M. Timmermans a souligné que le prix des voitures électriques, par exemple, baisse très rapidement et qu'elles pourraient bien être moins chères d'ici à cinq ans que les voitures fonctionnant au moyen de carburants traditionnels. Il a également mentionné le Fonds social pour le Climat de la Commission européenne qui devrait fournir le soutien nécessaire à cet effet. Il a souligné la crainte que certains secteurs ne rencontrent des difficultés en raison de la transition, comme l'industrie automobile classique. Par ailleurs, la transition offre également à l'économie européenne d'énormes possibilités pour explorer de nouveaux marchés et connaître de nouveaux développements, par exemple dans le domaine de la technologie des batteries, afin d'être moins dépendante de pays non européens.

En réponse à des questions aux accents parfois pessimistes, M. Timmermans a répondu avec optimisme. Il a souligné que les énergies renouvelables sont beaucoup moins chères et qu'il y aura probablement bientôt une pénurie de panneaux solaires, d'éoliennes et de pompes à chaleur. Toutes ces énergies renouvelables devraient permettre de répondre à l'ensemble des besoins en électricité pour garantir la mobilité, avec d'une part l'électricité et d'autre part le stockage de l'électricité par le recours à l'hydrogène et à l'ammoniac, par exemple pour les gros consommateurs d'énergie comme les transporteurs maritimes ou la sidérurgie à propos de laquelle M. Timmermans a évoqué la Suède.

Après cette introduction et ce débat passionnant, M. Courbe a parlé du transfert modal. Il a présenté des statistiques comparatives intéressantes entre les

landen op het vlak van voertuiginzet voor verplaatsingen. Het viel de heer Van den Bergh daarbij op dat wat het aantal verplaatsingen met de wagen betreft, België en Nederland vrij ver uit elkaar liggen, terwijl ze dichter bij elkaar liggen wat voertuigmeters betreft. De heer Courbe wees op een aantal data die aangaven dat de keuzes van mensen voor een voertuig niet altijd rationeel zijn, of zelfs meestal niet rationeel zijn en vanuit een zekere verleiding worden gedaan. Met het voorbeeld van zware wagens die na aankoop duurder zijn in verbruik toonde hij die irrationele keuze aan. De heer Van den Bergh raadt aan om ook daar rekening mee te houden als men wil inspelen op zaken zoals de modal shift. De heer Courbe gaf de leidraad van Avoid, Shift, Improve mee, of in het Nederlands vermijden, veranderen en verbeteren. De heer Van den Bergh denkt dat daar nog een vierde element aan kan worden toegevoegd, namelijk verleiden, net omdat het niet alleen maar om rationele keuzes gaat. Mensen moeten dus op een positieve manier verleid worden om op een andere manier verplaatsingen te doen. Bij verbeteren wees de heer Courbe naar de *Light and Safe car*.

Het viel de heer Van den Bergh op dat de heer Vansteenkiste vooral inspeelde op het aspect van het verleiden van mensen. Alternatieven moeten aantrekkelijk zijn door in te zetten op kwaliteit. De heer Vansteenkiste benadrukte wel drie keer dat kwaliteit cruciaal is, eerder nog dan prijs. Bij een vergelijking van het grensoverschrijdend vervoer tussen Frankrijk en Luxemburg, waarbij een gratis vervoermiddel naast een betaald vervoermiddel werd gezet, bleek het betaald vervoermiddel veel populairder omdat het beter van kwaliteit was.

Na de koffiepauze ging het over het fietsbeleid. Het fietsbeleid in Nederland werd gepresenteerd in een video van mevrouw Heijnen. Er was een presentatie van het kabinet van de Belgische minister Gilkinet. Er was een betoog van de fietsprofessor Te Brömmelstroet, die een aantal interessante elementen meegaf en een aantal mythes de wereld wilde uit helpen. In twee mythes, met name dat het bouwen van fietspaden voldoende is om meer fietsers te krijgen en dat fietsen de auto automatisch kan vervangen, stipte hij aan dat ook andere factoren daarbij van belang zijn en kwam opnieuw kwaliteit naar voren. Hij had het over het verbinden van de vijftienminutenregels met sterke openbare vervoersmogelijkheden en over de connectie met ruimtelijke planning, met het inpassen in een stad of woonomgeving van voorzieningen zoals winkels, scholen of zorginstellingen. Hoe dichterbij, hoe meer mensen geneigd zijn om zachtere vervoersmiddelen te gebruiken voor die verplaatsingen.

Mevrouw Bruynseels van het kabinet presenteerde het

trois pays concernant l'utilisation de véhicules pour les déplacements. M. Van den Bergh a retenu que si la Belgique et les Pays-Bas sont assez éloignés en ce qui concerne le nombre de déplacements effectués en voiture, ils sont plus proches en ce qui concerne le nombre de kilomètres parcourus. M. Courbe a cité des données qui montrent que le choix d'un véhicule n'est pas toujours rationnel, voire généralement pas du tout, et qu'il répond à une certaine forme de tentation. Il a démontré le caractère irrationnel de ce choix en citant l'exemple des gros véhicules dont la consommation s'avère plus onéreuses après l'achat. M. Van den Bergh suggère d'en tenir également compte si l'on veut répondre à des questions telles que celle du transfert modal. M. Courbe a défini la ligne directrice suivante: éviter, déplacer, améliorer. M. Van den Bergh pense qu'on peut y ajouter un quatrième élément, à savoir la séduction, précisément parce qu'il ne s'agit pas seulement de choix rationnels. Il faut donc séduire les gens de manière positive pour les amener à se déplacer autrement. Au chapitre des améliorations, M. Courbe a mis en avant la voiture légère et sûre (*Light and Safe Car*).

M. Van den Bergh a observé que M. Vansteenkiste s'est essentiellement concentré sur l'aspect relatif à la séduction. Il faut rendre les alternatives attractives en misant sur la qualité. M. Vansteenkiste a souligné par trois fois que la qualité est essentielle, plus que le prix. Dans le cadre d'une comparaison du transport transfrontalier entre la France et le Luxembourg, avec un moyen de transport gratuit face à un moyen de transport payant, le moyen de transport payant s'est avéré beaucoup plus populaire en raison de sa meilleure qualité.

Après la pause-café, le débat a porté sur la politique en matière de vélo. Mme Heijnen a présenté la politique néerlandaise en la matière au travers d'une vidéo. Il y a également eu une présentation du cabinet du ministre belge, M. Gilkinet. Nous avons entendu une intervention "du professeur de vélo", M. Te Brömmelstroet, qui a mis en avant un certain nombre d'éléments intéressants et s'est employé à casser un certain nombre de mythes. Il a souligné, à propos de deux mythes (la construction de pistes cyclables suffit à attirer davantage de cyclistes et le vélo peut se substituer à la voiture), que d'autres facteurs sont également importants et, une fois encore, il a mis en avant la qualité. Il a évoqué le lien entre la règle des quinze minutes et de bonnes possibilités de transport public, ainsi que le lien avec l'aménagement du territoire, l'intégration d'infrastructures comme des magasins, des écoles ou des établissements de soins dans une ville ou une zone résidentielle. Plus les gens se rapprochent, plus ils ont tendance à utiliser des modes de transport plus doux pour effectuer ces déplacements.

Mme Bruynseels, du cabinet de M. Gilkinet, a présenté

plan Be Cyclist, waarmee België een voortrekkersrol wil spelen in het fietsverkeer binnen de Benelux en op Europees niveau.

De heer Van den Bergh hoorde een interessant debat over de helmplicht. Kan dat helpen bij ongevallen met oudere fietsers, die steeds vaker kiezen voor de elektrische fiets? In de komende maanden zal dat zeker nog verder besproken worden in de commissie Financiën en Mobiliteit. Voorzitter Evrard zal daar zeker nog initiatieven voor nemen, verwacht de rapporteur.

Ten slotte waren er interessante voorbeelden uit de praktijk met de fietssnelwegen in Kopenhagen. De heer Van den Bergh wil nog even meegeven dat het idee van fietssnelwegen in Vlaanderen is ontstaan. Op het vlak van fietsen is het dus niet altijd Nederland of Denemarken die een voortrekkersrol spelen. Ook in Vlaanderen zijn er al heel wat stappen gezet en de heer Van den Bergh hoopt dat het op die manier verder kan gaan.

Hij dankt iedereen voor de deelname en medewerking aan het debat. (Applaus)

De voorzitter dankt voor de samenvatting van het werk van deze namiddag. Hiermee komt er een einde aan het themadebat over duurzame mobiliteit.

De heer Yves Evrard staat het voorzitterschap terug af aan mevrouw Patricia Creutz.

De voorzitster dankt de heer Yves Evrard, voorzitter van de commissie Financiën en Mobiliteit, voor de wijze waarop hij het themadebat in goede banen heeft geleid, en de heer Nicolas Parent voor de inleiding en de heer Jef Van den Bergh voor de perfecte samenvatting. De bijdragen waren zeer waardevol. De voorzitster is verheugd de heer Frans Timmermans, gewezen lid van het Beneluxparlement, gehoord te hebben.

## Waterstof

De voorzitster kondigt het laatste punt van de namiddag aan, het voorstel van aanbeveling over waterstof. Mevrouw Kluit kan helaas niet aanwezig zijn, het verslag wordt uitgebracht door de heer De Vriendt.

De heer Wouter de Vriendt (B), rapporteur, stelt vast dat het niet langer te ontkennen valt dat de klimaatverandering naar een echte klimaatcrisis evolueert, waarvan de effecten en gevolgen steeds zichtbaarder worden. Het is hoog tijd om werk te maken van een koolstofarme economie.

le plan Be Cyclist, par lequel la Belgique entend jouer un rôle de pionnier en matière de circulation cycliste dans le Benelux et au niveau européen.

M. Van den Bergh a assisté à un débat intéressant sur l'obligation du port du casque. Cette obligation peut-elle s'avérer utile en ce qui concerne les accidents impliquant des cyclistes âgés, qui optent de plus en plus pour des vélos à assistance électrique? Cette question sera certainement discutée plus avant en commission des Finances et de la Mobilité dans les mois à venir. Le président, M. Evrard assure qu'il veillera à prendre des initiatives à cet égard.

Enfin, des exemples pratiques intéressants ont été présentés concernant les autoroutes cyclables à Copenhague. M. Van den Bergh tient à préciser que le concept des autoroutes cyclables a vu le jour en Flandre. Ce ne sont pas toujours les Pays-Bas ou le Danemark qui jouent le rôle de pionnier en matière de vélo. En Flandre aussi, de nombreuses mesures ont été prises et M. Van den Bergh espère qu'il continuera à en aller ainsi à l'avenir.

Il remercie chacun pour sa participation et sa contribution au débat. (Applaudissements)

Le président remercie M. Van den Bergh pour la synthèse des travaux de cet après-midi. Ceci met un terme au débat thématique sur la mobilité durable.

M. Yves Evrard cède à nouveau la présidence à Mme Patricia Creutz.

La présidente remercie M. Yves Evrard, président de la commission des Finances et de la Mobilité, pour la manière dont il a mené le débat thématique, ainsi que M. Nicolas Parent pour son introduction et M. Jef Van den Bergh pour sa synthèse parfaite. Les différentes contributions ont été très utiles. La présidente se félicite d'avoir pu entendre M. Frans Timmermans, ancien membre du Parlement du Benelux.

## L'hydrogène

La présidente introduit le dernier point de la séance de l'après-midi, à savoir la proposition de recommandation sur l'hydrogène. Mme Kluit ne pouvant malheureusement pas être présente, le rapport sera présenté par M. De Vriendt.

M. Wouter de Vriendt (B), rapporteur, constate qu'il est désormais impossible de nier que le changement climatique évolue vers une véritable crise climatique, dont les effets et les conséquences sont de plus en plus perceptibles. Il est grand temps de mettre en place une

De aanbeveling over waterstof schetst geen fantasiebeeld van een energiebron in de verre toekomst, maar geeft een vooruitblik van wat nu al mogelijk is, ook in de Benelux.

De energietransitie in Europa is een feit en waterstof moet zijn rol spelen in de nieuwe energiemix. Daarom is het verheugend dat de commissie Economie, Energie en Landbouw werk heeft gemaakt van waterstof. Er werd een groot het themadebat aan gewijd tijdens de vorige plenaire zitting en er waren verschillende hoorzittingen en werkbezoeken, bijvoorbeeld aan de grootste productielocatie in Europa, bij Keulen. Op basis daarvan werd deze aanbeveling uitgewerkt.

Het hoofddoel is om zo snel mogelijk klimaatneutraliteit te bereiken, te voldoen aan de voorwaarden van het akkoord van Parijs en de energietransitie te versnellen.

Het gebruik van waterstof heeft een groot potentieel, vooral in de industrie, het vrachtvervoer en in sectoren waar elektrificatie niet of nog niet mogelijk is. Er moet een markt worden gecreëerd voor waterstof als bijkomend element om de energietransitie te verwezenlijken. In de Benelux is hernieuwbare waterstof nodig, geproduceerd uit wind, zon of biomassa. Enkel zo kunnen we de doelstelling van een koolstofvrije economie bereiken en daarmee schakelen we ons eigenlijk in de terminologie van de Europese Commissie. In een overgangsperiode kunnen nog andere vormen van waterstof worden gebruikt.

Om een waterstofmarkt in de Benelux en de Europese Unie op te zetten, is het nodig om de markt snel te reguleren, zodat er een beter klimaat voor investeringen ontstaat. Rechtszekerheid is vereist om een doeltreffend systeem op te zetten voor de classificatie van de verschillende soorten waterstof. Deze indeling moet gebaseerd zijn op onafhankelijke wetenschappelijke gegevens en rekening houden met de hele levenscyclus van waterstof. Een transparante certificering is noodzakelijk voor klanten en investeerders.

Het gaat erom ambitieuze doelstellingen vast te stellen voor sectoren die moeilijk koolstofarm te maken zijn, zoals de industrie, de luchtvaart, de scheepvaart en het zwaar vervoer. De Europese Commissie heeft een duidelijk streefcijfer vastgelegd voor de productie van tien miljoen ton hernieuwbare waterstof tussen 2025 en 2030. De prioriteit is dus de bevordering van waterstof uit

économie à faible émission de carbone.

La recommandation sur l'hydrogène ne brosse par le tableau fantaisiste d'une source d'énergie dans une perspective lointaine mais fournit un aperçu de ce qui est déjà possible aujourd'hui, y compris dans le Benelux.

La transition énergétique en Europe est un fait et l'hydrogène doit jouer le rôle qui est le sien dans le nouveau mix énergétique. C'est pourquoi il faut se féliciter de ce que la commission de l'Économie, de l'Énergie et de l'Agriculture se soit penchée sur le dossier de l'hydrogène. Un large débat thématique a été consacré au sujet lors de la dernière session plénière et diverses auditions et visites de travail ont été organisées, par exemple sur le plus grand site de production d'Europe, près de Cologne. C'est sur cette base qu'a été rédigée la recommandation.

L'objectif principal est d'atteindre la neutralité climatique dans les meilleurs délais, de satisfaire aux conditions de l'accord de Paris et d'accélérer la transition énergétique.

L'utilisation de l'hydrogène comporte un vaste potentiel, notamment dans l'industrie, le transport de marchandises et les secteurs où l'électrification n'est pas ou pas encore possible. Il faut créer un marché pour l'hydrogène en tant qu'élément supplémentaire pour réaliser la transition énergétique. Dans le Benelux, il faut de l'hydrogène renouvelable, produit à partir du vent, du soleil ou de la biomasse. C'est ainsi et ainsi seulement que nous pourrons réaliser l'objectif d'une économie sans carbone et nous nous inscrivons en fait de la sorte dans la terminologie de la Commission européenne. D'autres formes d'hydrogène pourront encore être utilisées au cours d'une période de transition.

Pour mettre en place un marché de l'hydrogène dans le Benelux et l'Union européenne, il convient de réguler rapidement le marché afin de créer un climat plus approprié pour les investissements. La sécurité juridique doit être assurée pour établir un système efficace de classification des différents types d'hydrogène. Cette classification doit être fondée sur des données scientifiques indépendantes et tenir compte de l'ensemble du cycle de vie de l'hydrogène. Une certification transparente est nécessaire pour les clients et les investisseurs.

Il s'agit de définir des objectifs ambitieux pour les secteurs difficiles à décarboner, comme l'industrie, l'aviation, le transport maritime et le transport lourd. La Commission européenne s'est donné un objectif clair: produire 10 millions de tonnes d'hydrogène renouvelable entre 2025 et 2030. La promotion de l'hydrogène issue de

hernieuwbare bronnen.

De Benelux is strategisch gepositioneerd om een hub te zijn voor de verschillende vormen van duurzame energie en voor waterstof, gezien de nabijheid van de offshore-netwerken in de Noordzee, de knowhow, de havens en de netwerken. Er is een globaal Europees waterstofnetwerk nodig. Het ontwikkelen van de nodige infrastructuur kan een belangrijke stimulans voor de waterstofmarkt zijn. Een Benelux-netwerk moet worden ontwikkeld, deels voortbouwend op het bestaande gasnet. De infrastructuur voor opslag en vervoer moet worden ontwikkeld door nieuwbouw of ombouw van pijpleidingen. De parlementsleden moeten in hun landen actie ondernemen om dat te stimuleren. Samenwerking met andere landen en regio's is nodig, in feite wereldwijd.

Er moeten snel onderhandelingen komen met derde landen over de ontwikkeling van een waterstofeconomie. Dit kan voordelig zijn voor alle partijen, mits due diligence, de zorgvuldigheidsplicht die daarbij moet worden in acht genomen.

Het onderzoek naar hernieuwbare waterstof moet verder worden aangemoedigd en publiek-private partnerschappen maken ook deel uit van de aanbeveling. Proefprojecten, zoals waterstofvalleien en innoverende bedrijven op het vlak van energietransitie, moeten blijvend worden gesteund.

De huidige klimaatproblematiek vraagt om duidelijke keuzes. Het is goed dat het Beneluxparlement aandacht schenkt aan waterstof en nadenkt over manieren om de waterstofmarkt binnen en buiten de Benelux verder te ontwikkelen. Dat is een essentiële stap.

Tot slot dankt de rapporteur zijn collega's in de commissie, in het bijzonder de corapporteur mevrouw Kluit en de deskundigen. (Applaus)

De voorzitster dankt de rapporteur voor het belangrijke werk en vraagt of er opmerkingen zijn.

De heer Alexander van Hattem (N) dankt de voorzitter, de rapporteurs en de commissie voor het werk dat gestoken is in deze aanbeveling. Hij vindt het interessant om waterstof als energiedrager te bestuderen in het Beneluxparlement. De doelstellingen op het gebied van klimaatmaatregelen in deze aanbeveling en de verdere uitwerking daarvan is iets waar de PVV geen voorstander van kan zijn. De heer van Hattem noemt daarbij een specifiek punt. Een van de aanbevelingen aan de regeringen is een uitbreiding van de capaciteit van het windmolenpark in de Noordzee om voldoende productiecapaciteit te hebben uit hernieuwbare

sources renouvelables constitue dès lors la priorité.

Le Benelux occupe une position stratégique pour constituer une plaque tournante pour les différentes formes d'énergie renouvelable et pour l'hydrogène, eu égard à sa proximité avec les réseaux offshore de la mer du Nord, son savoir-faire, ses ports et ses réseaux. Il faut un réseau européen mondial de l'hydrogène. Le développement de l'infrastructure nécessaire peut constituer un stimulant majeur pour le marché de l'hydrogène. Il conviendrait de développer un réseau Benelux en s'appuyant en partie sur le réseau gazier existant. Les infrastructures de stockage et de transport doivent être développées par la construction ou la transformation de pipelines. Les parlementaires doivent agir dans leur pays pour stimuler le processus. La coopération avec d'autres pays et régions, voire à l'échelle mondiale, est nécessaire.

Il faut négocier à bref délai avec des pays tiers à propos du développement d'une économie de l'hydrogène. Cela peut être bénéfique pour toutes les parties, à condition de faire preuve d'une diligence raisonnable.

Il faut continuer à encourager la recherche sur l'hydrogène renouvelable et les partenariats public-privé relèvent également de la recommandation. Il faut maintenir le soutien aux projets pilotes, tels que les vallées de l'hydrogène et les entreprises innovantes dans le domaine de la transition énergétique.

Le problème climatique actuel appelle des choix clairs. Il est positif que le Parlement du Benelux s'intéresse à l'hydrogène et étudie les moyens de développer davantage le marché de l'hydrogène dans le Benelux et à l'extérieur de celui-ci. Il s'agit d'une étape essentielle.

Enfin, le rapporteur remercie ses collègues de la commission, en particulier la co-rapportrice Mme Kluit, et les experts. (Applaudissements).

La présidente remercie le rapporteur pour l'important travail qu'il a accompli et demande s'il y a des observations.

M. Alexander van Hattem (N) remercie le président, les rapporteurs et la commission pour le travail accompli dans le cadre de cette recommandation. Il juge intéressant de se pencher au sein du Parlement Benelux sur l'hydrogène comme vecteur énergétique. Le PVV ne peut pas soutenir les objectifs climatiques de cette recommandation ni les développements ultérieurs. M. Van Hattem mentionne à cet égard un point spécifique. L'une des recommandations à l'adresse des gouvernements consiste à augmenter la capacité du parc éolien en mer du Nord afin de disposer

energiebronnen. Er moeten dus meer windturbines komen voor de productie van waterstof. Dat is voor de PVV natuurlijk een stap te ver, want dat betekent meer windturbines op de Noordzee, minder ruimte voor de visserij en een verdere doodsteek voor de nationale visserij op de Noordzee. Kortom, de PVV kan niet meegaan in deze aanbeveling. Ondanks het harde werk zal de PVV tegen stemmen.

Het voorstel van aanbeveling wordt aangenomen; er zijn twee tegenstemmen en twee onthoudingen.

De heer Yves Evrard dankt de griffie en het personeel van het Waals Parlement voor hun ontvangst. Hij nodigt iedereen uit voor de receptie.

*De vergadering wordt gesloten om 18.09 uur.*

#### **Plenaire vergadering van zaterdag 18 juni 2022**

De voorzitster, mevrouw Patricia Creutz (B), opent de vergadering om 10.01 uur in het Waals Parlement te Namen. Ze geeft meteen het woord aan de heer Van den Bergh voor het verslag over het eerste voorstel van aanbeveling.

#### **Het goederenvervoer per vrachtwagen**

De heer Jef Van den Bergh (B), rapporteur, is blij de aanbeveling over goederenvervoer per vrachtwagen te kunnen voorstellen. Het thema werd al opgestart op 28 juni 2019. Dat het niet vlugger is gegaan, is voor een deel te wijten aan COVID-19 en de prioriteit die daarom aan andere thema's werd gegeven.

Op 28 juni 2019 was er een eerste gedachtewisseling met vertegenwoordigers van de Benelux Unie, die een stand van zaken gaven met betrekking tot twee transportdossiers die hun na aan het hart liggen. Het eerste is het grensoverschrijdend verkeer van de lange zware vrachtwagencombinaties, die in eerste instantie werden gebruikt in Vlaanderen en Nederland; zij hebben er mee voor gezorgd dat die ook de grens over kunnen. Het tweede dossier is de digitale vrachtaanbieding (eCMR), waardoor transportbedrijven hun papieren documenten nu digitaal kunnen meenemen, wat de administratieve last verlicht.

Daarop zijn werkbezoeken, hoorzittingen, gedachtewisselingen en werkzittingen gevuld, onder het voorzitterschap van Yves Evrard. In de loop van dat proces werden twee extra thema's toegevoegd: de personeelsproblematiek – de transportsector heeft de grootste moeite om personeel te vinden – en de

d'une capacité de production suffisante à partir de sources d'énergie renouvelables. Il faudrait donc disposer de davantage d'éoliennes pour la production d'hydrogène. C'est évidemment un pas de trop pour le PVV, car cela signifie plus d'éoliennes en mer du Nord, moins d'espace pour l'industrie de la pêche, soit un nouveau coup fatal à l'industrie nationale de la pêche en mer du Nord. En d'autres termes, le PVV ne peut pas s'associer à cette recommandation. En dépit du travail acharné qui a été mené, le PVV votera contre.

La proposition de recommandation est adoptée, avec deux voix contre et deux abstentions.

M. Yves Evrard remercie le greffe et le personnel du Parlement wallon pour leur accueil. Il invite chacun à la réception.

*La séance est levée à 18.09.*

#### **Séance plénière du samedi 18 juin 2022**

La présidente, Mme Patricia Creutz (B), ouvre la séance à 10h01 au Parlement de Wallonie, à Namur. Elle donne d'emblée la parole à M. Van den Bergh pour le rapport sur la première proposition de recommandation.

#### **Le transport de marchandises par camion**

M. Jef Van den Bergh (B), rapporteur, se félicite de pouvoir présenter la recommandation sur le transport de marchandises par camion. L'étude du sujet avait été entamée dès le 28 juin 2019. Si les travaux n'ont pas progressé plus rapidement, c'est dû en partie à la crise de la COVID-19 et à la priorité qui avait été donnée en conséquence à d'autres thèmes.

Un premier échange de vues s'est tenu le 28 juin 2019 avec les représentants de l'Union Benelux, qui ont fait le point de la situation dans deux dossiers de transport qui leur tiennent à cœur. Le premier concerne la circulation transfrontalière des écocombis utilisés initialement en Flandre et aux Pays-Bas; ils ont contribué à faire en sorte que ces véhicules puissent également franchir la frontière. Le second dossier est celui de la lettre de voiture numérique (eCMR) qui permet désormais aux entreprises de transport d'emporter leurs documents papier sous forme numérique, ce qui réduit la charge administrative.

Il y a eu dans la foulée des visites de travail, des auditions, des échanges de vues et des séances de travail sous la présidence de M. Yves Evrard. Au cours de ce processus, deux thèmes ont été ajoutés: la question du personnel – le secteur des transports éprouve de grandes difficultés à

verduurzaming van het wegtransport.

Dat heeft geleid tot een vrij uitgebreid verslag, waar de commissiesecretaris, Joris Van Den Bossche, mee voor heeft gezorgd, waarmee de commissie aan de slag kon om een aanbeveling te maken die de vier thema's omvat. Zowel de overwegingen, de vaststellingen als de concrete aanbevelingen zijn in vier hoofdstukken opgedeeld.

Er wordt op gewezen dat de digitale vrachtaanbieding miljoenen kan besparen, maar dat het systeem moeizaam van de grond komt, dat er een extra inspanning moet komen en financiering en dat er meer proefprojecten nodig zijn. Bij de lange en zware vrachtwagencombinaties gaat het om de klassieke ecocombi's, zoals die in de proefprojecten werden gebruikt, van maximum 25,25 meter en maximum 60 ton. In Nederland loopt er intussen een proefproject met extralange zware vrachtwagencombinaties tot 72 ton en een goede 30 meter lang. Daarover gaat het niet in de huidige aanbeveling. Er is vastgesteld dat ecocombi's geen negatieve effecten hebben op verkeersveiligheid en kunnen zorgen voor een efficiënter – en dus ook een beetje duurzamer – transport. Daarom lijkt het zinvol om daarmee verder grensoverschrijdend verkeer mogelijk te maken. Er is een akkoord tussen Duitsland en Nederland, dat zou kunnen worden uitgebreid naar de andere Beneluxlanden. Met Frankrijk is er een probleem, niet alleen met de ecocombi's, maar ook met vrachtwagens die tot 44 ton gaan: die mogen rijden in België en in Frankrijk, maar ze mogen de grens niet over. Dat zouden we vandaag niet meer mogen tegenkomen in Europa.

Met betrekking tot het aanwerven van voldoende bestuurders werd een aantal aanbevelingen geformuleerd, onder meer over de sociale zekerheid. Wie meer dan 25 % van de tijd in een ander land werkt, valt onder andere stelsels. Voor de Luxemburgse transportbedrijven kan dat een probleem zijn. De Code 95-opleiding is aan een land gebonden, het zou interessant zijn als Nederlandse chauffeurs die opleiding zouden kunnen volgen in België en omgekeerd. Er is ook aandacht nodig voor de snelwegparkings, want de omstandigheden waarin bestuurders van langeafstandsvervoer moeten leven is niet altijd comfortabel.

Duurzaamheid kwam gisteren al aan bod. Inzake alternatieve brandstoffen vraagt de sector langetermijnzekerheid. De transitie moet een duidelijk investeringskader hebben. Er werd bijvoorbeeld verwezen naar de inspanningen die werden geleverd voor het gebruik van LNG, dat nu wordt

recruter du personnel – et la durabilisation du transport routier.

Ces travaux ont débouché sur la rédaction d'un rapport assez complet – auquel a contribué le secrétaire de la commission, M. Joris Van Den Bossche – sur la base duquel la commission a pu préparer une recommandation traitant des quatre thèmes. Les considérants, comme les constats et les recommandations concrètes sont subdivisés en quatre chapitres.

Il est précisé dans le texte que la lettre de voiture numérique peut faire économiser des millions mais que le système peine à décoller, qu'un effort et un financement supplémentaires sont nécessaires et qu'il faut davantage de projets pilotes. Les combinaisons de camions longs et lourds concernées sont les écocombis classiques, tels qu'utilisés dans le cadre des projets pilotes, avec une longueur maximale de 25,25 mètres et un poids maximal de 60 tonnes. Aux Pays-Bas, un projet pilote est en cours avec des poids lourds extra-longs de 72 tonnes et de 30 mètres de long. Ce n'est toutefois pas là l'objet de la présente recommandation. Il est établi que les écocombis n'ont pas d'impact négatif sur la sécurité routière et peuvent assurer un transport plus efficace – et donc aussi un peu plus durable. Il semble dès lors indiqué de les utiliser pour permettre la poursuite du trafic transfrontalier. Il existe entre l'Allemagne et les Pays-Bas un accord qui pourrait être étendu aux autres pays du Benelux. Il se pose un problème avec la France, concernant non seulement les écocombis mais aussi les camions jusqu'à 44 tonnes: ils ont le droit de circuler en Belgique et en France mais ne peuvent pas franchir la frontière. C'est une situation que l'on ne devrait plus rencontrer en Europe aujourd'hui.

Des recommandations ont été formulées, notamment dans le domaine de la sécurité sociale, en ce qui concerne le recrutement de chauffeurs en nombre suffisant. Toute personne qui travaille plus de 25 % du temps dans un autre pays est soumise à des régimes différents, ce qui peut constituer un problème pour les entreprises de transport luxembourgeoises. La formation Code 95 est spécifique à chaque pays; il serait intéressant que les conducteurs néerlandais puissent suivre cette formation en Belgique et inversement. Les aires de stationnement des autoroutes doivent également faire l'objet d'une attention particulière car les chauffeurs amenés à parcourir de longues distances ne travaillent pas toujours dans des conditions confortables.

Il a déjà été question hier de la durabilisation. Le secteur réclame des certitudes à long terme en ce qui concerne les carburants alternatifs. La transition doit s'inscrire dans un cadre d'investissement clair. Il a par exemple été

afgewezen als brandstof voor de toekomst. Dat is pijnlijk voor wie erin heeft geïnvesteerd.

Dat was een aantal elementen, de heer Van den Bergh zal niet alle aanbevelingen overlopen.

De voorzitster dankt de rapporteur. Deze aanbeveling was lange tijd in commissie, maar ze is nu uitgediept en ondertussen zijn er zaken veranderd, wat tot aanpassingen heeft geleid.

De heer Yves Evrard (B), voorzitter van de commissie Financiën en Mobiliteit, dankt de rapporteur, de leden van de commissie en de diensten.

Er werd een bijzondere werkwijze gevuld bij de behandeling van de vier thema's. De transportsector uit de drie landen werd gehoord. Iedereen heeft zijn gevoeligheden kunnen uiten.

De fractie van de heer Evrard legde de nadruk op transitie. Doelstellingen vastleggen op lange termijn is goed, maar men mag de transitiefase niet uit het oog verliezen. Men moet onderzoeken welke van de brandstoffen die nu op de markt zijn, het meest doelmatig zijn. Daarom werd om vergelijkende tabellen en een vergelijkend rapport gevraagd. Hopelijk kan men daarmee aan de slag gaan, ook al beseft de heer Evrard dat de diensten met werk worden overspoeld.

Ten slotte is ook de voorspelbaarheid erg belangrijk. Het gaat om grote investeringen en daarbij is ondersteuning door de overheid nodig. Er is vooral een harmonisering van de normen vereist, er is een duidelijk reglementair kader nodig in het perspectief van de transitie.

Het is een zeer pragmatisch verslag, dat een goede basis kan vormen voor reflectie, in de hoop dat alles in de goede richting gaat.

De heer Gusty Graas (L) wijst erop dat Luxemburg bedenkingen heeft bij de lange vrachtwagens en uit het antwoord op een parlementaire vraag die hij een paar jaar geleden stelde, bleek dat Luxemburg niet de bedoeling heeft om deel te nemen aan dat systeem van lange vrachtwagens. Hoe zal dit dossier evolueren als Luxemburg voorbehoud blijft maken? Zal men voortgaan op Bene-niveau zonder lux?

Mevrouw Saskia Kluit (N) vindt dat het een mooie aanbeveling is geworden, met de focus op de normale lange

fait état des efforts déployés en matière d'utilisation du GNL, lequel est aujourd'hui condamné comme carburant d'avenir. C'est regrettable pour ceux qui y ont investi.

Voilà pour un certain nombre d'éléments, M. Van den Bergh ne passera pas en revue l'ensemble des recommandations.

La présidente remercie le rapporteur. Il y a un bon moment déjà que cette recommandation était pendante en commission mais elle a maintenant été approfondie; certains aspects ayant évolué entre-temps, des ajustements se sont avérés nécessaires.

M. Yves Evrard (B), président de la commission des Finances et de la Mobilité, remercie le rapporteur, les membres de la commission et les services.

Une méthode de travail particulière a été suivie pour le traitement des quatre thèmes. Les secteurs des transports des trois pays ont été entendus. Chacun a pu exprimer sa sensibilité.

Le groupe de M. Evrard a mis l'accent sur la transition. Définir des objectifs à long terme est une bonne chose, mais il ne faut pas perdre de vue la phase de transition. Il faut déterminer quels sont les carburants les plus efficaces parmi ceux qui sont actuellement sur le marché. C'est pourquoi des tableaux et un rapport comparatif ont été demandés. Espérons que l'on pourra ainsi se mettre au travail, même si M. Evrard est conscient que les services sont submergés de travail.

Enfin, la prévisibilité est également très importante. Des investissements importants sont nécessaires et le soutien des pouvoirs publics est indispensable à cet effet. Il faut avant tout une harmonisation des normes; un cadre réglementaire clair est indispensable dans l'optique de la transition.

Il s'agit d'un rapport très pragmatique qui peut constituer une bonne base de réflexion, en espérant que tout évoluera dans le bon sens.

M. Gusty Graas (L) fait observer que le Luxembourg émet des réserves à propos des écocombis et qu'aux termes de la réponse à une question parlementaire qu'il avait formulée il y a quelques années, il s'avère que le Luxembourg n'a pas l'intention de participer au système des écocombis. Comment ce dossier va-t-il évoluer si le Luxembourg maintient ses réserves? Va-t-on poursuivre au niveau de la Belgique et des Pays-Bas, sans le Luxembourg?

Mme Saskia Kluit (N) estime qu'il s'agit désormais d'une

zware vrachtwagens, niet de extra lange. Het is heel goed dat de veiligheid van de kwetsbare verkeersdeelnemers nadrukkelijk in de aanbeveling is opgenomen.

De voorzitster geeft het woord aan de rapporteur om te antwoorden op de vraag van de heer Graas.

De heer Jef Van den Bergh (B), rapporteur, bevestigt dat er een heterogeen beleid is op het vlak van de lange zware vrachtwagens. Ook Brussel staat vandaag geen ecocombi's toe. Er wordt uitdrukkelijk aandacht geschenken aan de veiligheid van zwakke weggebruikers. Elk bevoegdheidsniveau oordeelt zelf of het ecocombi's toestaat. Als het in Luxemburg wordt toegestaan, moet dat grensoverschrijdend kunnen. De aanbeveling laat die mogelijkheid open voor de toekomst, ze wijst Luxemburg zeker niet met de vinger.

De voorzitster voegt eraan toe dat de assemblee altijd de Luxemburgse voorzichtigheid heeft gerespecteerd.

De heer Alexander van Hattem (N) ziet veel interessante punten in de aanbeveling. Zijn fractie steunt de overwegingen W en X niet, maar aangezien die niet in de aanbeveling geconcretiseerd zijn, zal zij de aanbeveling wel steunen.

De voorzitster legt het voorstel van aanbeveling ter stemming voor.

Het voorstel van aanbeveling wordt aangenomen; er zijn vier onthoudingen.

### **De problematiek van de grensoverschrijdende pensioenen**

De voorzitster vat de bespreking van de tweede aanbeveling aan en geeft eerst het woord aan de rapporteur.

De heer Johan Deckmyn (B), rapporteur, merkt op dat naar aanleiding van de opvolging van de aanbevelingen betreffende de arbeidsmobilitéit in de Benelux, die het Beneluxparlement heeft aangenomen op 15 juni 2019, de commissie Sociale Zaken, Volksgezondheid, Onderwijs en Sport in februari 2022 een gedachtwisseling had met de heren Jérôme Aas en David Baele, de Belgische federale ombudsmannen. Tijdens deze gedachtwisseling hebben beide ombudsmannen onder meer gewezen op enkele problemen met betrekking tot de grensoverschrijdende pensioenen. Daarop besliste de commissie om de heren Tony Van Der Steen en Jean-Marie Hannesse, de Belgische ombudsmannen voor de Pensioenen, uit te nodigen voor een hoorzitting. Deze hoorzitting vond plaats in april. De

bonne recommandation qui met l'accent sur les écocombis ordinaires et non pas sur les écocombis extra-longs. Le fait que la recommandation soit explicitement attentive à la sécurité des usagers de la route vulnérables est une excellente chose.

La présidente donne la parole au rapporteur pour une réponse à la question de M. Graas.

M. Jef Van den Bergh (B), rapporteur, confirme qu'il existe une politique hétérogène en matière de poids lourds longs. À ce jour, Bruxelles n'autorise pas non plus les écocombis. Une attention explicite est accordée à la sécurité des usagers vulnérables de la route. Chaque niveau de juridiction décide lui-même d'autoriser les écocombis. Si ces derniers étaient autorisés au Luxembourg, ils devraient l'être aussi au-delà des frontières. La recommandation laisse cette possibilité ouverte pour l'avenir et ne pointe en aucun cas le Luxembourg du doigt.

La présidente ajoute que l'assemblée a toujours respecté la prudence du Luxembourg.

M. Alexander van Hattem (N) décèle de nombreux points intéressants dans la recommandation. Son groupe ne soutient pas les considérants W et X, mais comme ceux-ci ne sont pas concrétisés dans la recommandation, il soutiendra cette dernière.

La présidente met la proposition de recommandation aux voix.

La proposition de recommandation est adoptée; il y a quatre abstentions.

### **Le problème des pensions transfrontalières**

La présidente ouvre la discussion sur la deuxième recommandation et donne d'abord la parole au rapporteur.

M. Johan Deckmyn (B), rapporteur, indique que, dans la foulée des recommandations sur la mobilité du travail dans le Benelux, adoptées par le Parlement du Benelux le 15 juin 2019, la commission des Affaires sociales, de la Santé publique, de l'Éducation et des Sports a eu en février 2022 un échange de vues avec MM. Jérôme Aas et David Baele, les médiateurs fédéraux belges. Au cours de cet entretien, les deux médiateurs ont notamment soulevé certains problèmes liés aux pensions transfrontalières. La commission a ensuite décidé d'inviter M. Tony Van Der Steen et M. Jean-Marie Hannesse, les médiateurs des pensions belges, pour une audition qui s'est tenue en avril. La commission a alors décidé de préparer

commissie heeft dan besloten om een aanbeveling uit te werken over deze aangelegenheid.

De aanbeveling die vandaag voorligt is het resultaat van de besprekking in de commissie op 20 mei en 3 juni 2022.

De grensoverschrijdende pensioenen zijn een zeer technische en complexe aangelegenheid. Waar er weinig noemenswaardige problemen te melden zijn tussen België en Luxemburg, is dat des te meer het geval tussen Nederland en België. Deze moeilijkheden zijn in hoofdzaak het gevolg van de totaal verschillende methoden om de pensioenleeftijd vast te leggen in beide landen. Waar in België het aantal gewerkte jaren in aanmerking wordt genomen voor de berekening van het pensioen, rekent men in Nederland met tijdsvakken en kent men het pensioen toe op basis van de woonplaats. Dit heeft soms vervelende situaties als gevolg. Wanneer bijvoorbeeld iemand die in België woont en na een lange loopbaan in Nederland en een korte loopbaan in België werkloos wordt, heeft deze persoon geen recht meer op een werkloosheidssuitkering vanaf de Belgische pensioenleeftijd, die vandaag op 65 jaar ligt. De betrokkenne ontvangt vanaf dan enkel nog een bijzonder laag pensioenbedrag overeenkomstig de Belgische pensioenwetgeving, maar moet voor zijn Nederlands pensioen – dat veruit het grootste bedrag is – wachten tot de Nederlandse pensioenleeftijd, die vandaag op 66 jaar en 7 maanden ligt en in 2024 zal stijgen tot 67 jaar. In tussentijd geniet deze persoon geen of nauwelijks sociale bescherming. De toekenning van een inkomensgarantie voor ouderen – overeenkomstig de Belgische wetgeving – is slechts een gedeeltelijke oplossing, vermits dit enkel mogelijk is voor mensen met een zeer bescheiden vermogen.

Zo zijn er nog problemen. Toekomstige gepensioneerden kunnen niet steeds tijdig duidelijkheid krijgen over het aantal gewerkte jaren in het buitenland dat in aanmerking genomen wordt voor de berekening van hun pensioen. Soms neemt men beslissingen over zijn loopbaan zonder te weten wat de impact hiervan is op het toekomstige pensioen. Nieuwe wetgeving inzake telewerk – dat een hoge vlucht heeft genomen sedert de coronapandemie – houdt niet altijd rekening met de situatie van grensarbeiders.

Daarom heeft de commissie enkele aanbevelingen geformuleerd die deze en andere problemen moeten verhelpen. Belangrijk is om daarbij tijdig duidelijke informatie te verschaffen, niet enkel aan de gepensioneerden van vandaag, maar ook aan toekomstige gepensioneerden. Dit kan door de organisatie van zitdagen van buitenlandse pensioendiensten en door het oprichten van een grensoverschrijdend informatie-uitwisselingspunt

une recommandation sur la question.

La recommandation qui est présentée aujourd'hui est le fruit de la discussion en commission des 20 mai et 3 juin 2022.

Les pensions transfrontalières sont une matière très technique et complexe. Si l'on n'observe guère de difficultés significatives entre la Belgique et le Luxembourg, il en va autrement entre les Pays-Bas et la Belgique. Les difficultés sont principalement dues aux méthodes totalement différentes retenues pour fixer l'âge de la retraite dans chacun des pays. Là où, en Belgique, c'est le nombre d'années de travail qui est pris en compte pour calculer la pension, on se fonde aux Pays-Bas sur des périodes de temps et on y attribue la pension en fonction du lieu de résidence. Cela donne parfois lieu à des situations embarrassantes. Ainsi, une personne vivant en Belgique qui se retrouve au chômage après une longue carrière aux Pays-Bas et une courte carrière en Belgique n'a plus droit aux allocations de chômage à partir de l'âge fixé pour la mise à la retraite en Belgique, soit 65 ans aujourd'hui. À partir de ce moment-là, l'intéressé ne perçoit qu'un montant de pension particulièrement bas, conformément à la législation belge sur les pensions, et doit attendre, pour toucher sa pension néerlandaise – de loin le montant le plus important – d'avoir atteint l'âge de la pension en vigueur aux Pays-Bas, qui est actuellement de 66 ans et 7 mois et passera à 67 ans en 2024. Dans l'intervalle, cette personne ne jouit pas ou guère d'une protection sociale. L'octroi d'une garantie de revenu pour personnes âgées – conformément à la législation belge – ne constitue qu'une solution partielle car elle n'est accessible qu'aux personnes disposant de moyens très modestes.

Il subsiste donc des problèmes. Les futurs retraités n'obtiennent pas toujours en temps opportun les informations requises à propos du nombre d'années de travail à l'étranger qui seront prises en considération pour le calcul de leur pension. Parfois, les gens prennent des décisions de carrière sans en connaître l'impact sur leur future pension. La nouvelle législation sur le télétravail – en plein essor depuis la pandémie du coronavirus – ne tient pas toujours compte de la situation des travailleurs frontaliers.

C'est pourquoi la commission a formulé un certain nombre de recommandations pour remédier à ces problèmes et à d'autres. Il est important à cet égard de fournir des informations claires au moment opportun, non seulement aux retraités d'aujourd'hui mais encore aux retraités futurs. Cela peut se faire par l'organisation de permanences par les services de pension étrangers et la mise en place d'un

tussen de pensioendiensten en ook tussen vakbonden, werkgeversorganisaties en belastingdiensten die deze problemen inzake grensoverschrijdende pensioenen kunnen detecteren.

De commissie pleit ook voor het instellen van een grensoverschrijdende arbitragedienst die geschillen inzake grensoverschrijdende pensioenen kan beslechten. Op termijn zou de Benelux moeten komen tot een startpunt grensoverschrijdende pensioenen naar analogie met het bestaande startpunt grensarbeid.

De heer Deckmyn heeft ook goed nieuws. Er is namelijk een lange weg afgelegd in de automatische uitwisseling van gegevens tussen de landen van de Benelux, bijvoorbeeld op het vlak van burgerlijke stand, die heel wat administratieve overlast heeft weggewerkt. De telefonische toegang tot pensioendiensten vanuit het buitenland is er sterk op vooruit gegaan. Op deze weg moet worden verdergegaan, zodat de Benelux andermaal als voorbeeld kan gelden voor een internationale samenwerking.

Het werk is echter nog niet af. De Benelux kan het voortouw nemen in de coördinatie van de regelgeving op het punt van pensioenen voor grensarbeiders en de samenwerking uitbreiden naar de ons omringende landen en regio's. Dat is de draagwijdte van de aanbevelingen die de commissie vandaag voorlegt, besluit de rapporteur.

De voorzitster dankt de rapporteur en geeft onmiddellijk het woord aan de heer Senesael.

De heer Daniel Senesael (B), voorzitter van de commissie Sociale Zaken, Volksgezondheid, Onderwijs en Sport, herhaalt nog eens dat de aanbeveling in de commissie werd aangenomen op 3 juni 2022. Met deze tekst wil men een voortrekkersrol spelen op Europees niveau in de coördinatie van de reglementering van de pensioenen van grensarbeiders. Na de constatering dat bepaalde problemen bestaan door een stijging van de arbeidsmobiliteit en andere door de dynamiek van het telewerk, vraagt deze aanbeveling om een betere en efficiëntere samenwerking tussen onze landen.

De commissie vraagt om beter rekening te houden met alle grensarbeiders in de hervormingen en wijzigingen in de pensioenregelingen en om nieuwe instrumenten voor de uitwisseling en toegang tot informatie te ontwikkelen. De samenleving evolueert sinds enkele jaren richting meer mobiliteit van werknemers, zelfstandigen of ambtenaren binnen de Benelux en daar moet rekening mee gehouden worden.

point d'échange d'informations transfrontalier entre les services de pension, mais également entre les syndicats, les organisations patronales et les services fiscaux qui sont en mesure de détecter les problèmes relatifs aux pensions transfrontalières.

La commission préconise également la création d'un service d'arbitrage transfrontalier qui puisse régler les litiges relatifs aux pensions transfrontalières. À terme, le Benelux devrait mettre en place un point de contact en matière de pensions transfrontalières, par analogie avec le point de contact qui existe pour l'emploi transfrontalier.

M. Deckmyn a également de bonnes nouvelles à annoncer. Un long chemin a été parcouru dans l'échange automatique de données entre les pays du Benelux, par exemple en matière d'état civil, ce qui a contribué à mettre un terme à de nombreux désagréments sur le plan administratif. L'accès téléphonique aux services de pension depuis l'étranger s'est considérablement amélioré. Il faut poursuivre dans cette voie afin que le Benelux puisse à nouveau faire figure d'exemple dans le domaine de la coopération internationale.

Le travail n'est toutefois pas encore terminé. Le Benelux peut prendre l'initiative de coordonner les réglementations sur les pensions des travailleurs frontaliers et étendre la coopération aux pays et régions voisins. L'intervenant conclut en disant que telle est la portée des recommandations que la commission présente aujourd'hui.

La présidente remercie le rapporteur et donne immédiatement la parole à M. Senesael.

M. Daniel Senesael (B), président de la commission des Affaires sociales, de la Santé publique, de l'Enseignement et des Sports, rappelle une fois encore que la recommandation a été adoptée en commission le 3 juin 2022. Elle vise à faire jouer au Benelux un rôle moteur dans la coordination de la réglementation des pensions des travailleurs frontaliers. Ayant fait le constat de l'existence de certains problèmes dus à l'augmentation de la mobilité de la main-d'œuvre et à la dynamique du télétravail, la recommandation appelle à une coopération meilleure et plus efficace entre nos pays.

La commission demande de prendre davantage en considération l'ensemble des travailleurs frontaliers dans le cadre des réformes et modifications des régimes de retraite et du développement de nouveaux outils d'échange et d'accès à l'information. La société évolue depuis un certain nombre d'années vers une mobilité accrue des travailleurs salariés, des travailleurs indépendants ou encore des fonctionnaires au sein du Benelux et il faut

De heer Senesael dankt iedereen die meegewerkt heeft aan de aanbeveling. Hij hoopt op een brede steun. In het bijzonder dankt hij de heer Ester, de initiatiefnemer, de heer Deckmyn, de rapporteur, en de commissiesecretaris voor hun medewerking. Zijn erkenning gaat ook uit naar de tolken en de andere medewerkers. (Applaus)

De heer Pim van Ballekom (N) dankt de collega's die hier werk van gemaakt hebben. Het is niet een dossier waar de heer Van Ballekom zich mee bezighoudt. Hij zit ook niet in de werkgroep. Het gaat om een grensoverschrijdend probleem. Waarom moeten we dan een samenwerking opzetten met de *Baltic Council of Ministers* en de *Nordic Council of Ministers*, vraagt hij zich af. De heer Van Ballekom wil dat graag weten, want als er een samenwerking wordt opgezet, dan moet er ook een probleem zijn dat men wil oplossen, anders lijkt het hem een beetje overbodig.

De heer Bob van Pareren (N) zat wel in de commissie en kan antwoorden dat deze paragraaf zeker van toepassing is op andere commissies, maar hier eigenlijk niet geldt. Er zijn inderdaad geen situaties bekend van mensen die in de Baltische staten of Scandinavië werkten en daar problemen hadden. Het gaat met name over het grensoverschrijdend verkeer binnen de Benelux, althans zo heeft de heer Van Pareren het beleefd in de commissie.

De heer Daniel Senesael (B), voorzitter van de commissie Sociale Zaken, Volksgezondheid, Onderwijs en Sport, dankt de heer Van Pareren voor dit antwoord en ook voor zijn bijdrage om de tekst te verbeteren. Het Beneluxparlement onderhoudt een goede samenwerking met de Baltische staten en Scandinavië. Telkens wordt geprobeerd om ook hun assemblees bij de teksten te betrekken. Om de heer Van Ballekom gerust te stellen leest hij een deel van de tekst voor. "Een samenwerking op te zetten met de *Baltic Council of Ministers* en *Nordic Council of Ministers* door het uitwisselen van ervaringen en best practices". Het is dus niet de bedoeling om aanpassingen te doen aan de hand van de praktijken in de Baltische staten en Scandinavië, maar eerder om ze te gebruiken als inspiratie. De heer Senesael vindt dat geen overbodige passage, ze draagt bij aan de goede samenwerking tussen de assemblees.

De voorzitster dankt de sprekers voor de verduidelijkingen en gaat over tot de stemming.

Het voorstel van aanbeveling wordt eenparig aangenomen.

en tenir compte.

M. Senesael remercie tous ceux qui ont contribué à la rédaction de la recommandation. Il escompte un large soutien. Il remercie entre autres M. Ester, l'initiateur de la démarche, M. Deckmyn, le rapporteur, et le secrétaire de la commission pour leur coopération. Sa reconnaissance va également aux interprètes et aux autres membres du personnel. (Applaudissements)

M. Pim van Ballekom (N) remercie les collègues qui ont travaillé sur ce dossier qui concerne une matière dont il ne s'occupe pas à titre personnel. Il ne fait pas non plus partie du groupe de travail. Il s'agit d'un problème transfrontalier. Il se demande pourquoi il faudrait dès lors mettre en place une coopération avec le Conseil de ministres baltes et le Conseil de ministres nordiques. M. Van Ballekom aimerait connaître la réponse car si une coopération est mise en place, c'est qu'il y a un problème à résoudre, faute de quoi cela lui paraît quelque peu superflu.

M. Bob van Pareren (N) a siégé au sein de la commission et est en mesure de répondre que si ce paragraphe s'applique sans aucun doute à d'autres commissions, ce n'est pas réellement le cas en l'espèce. En effet, on ne connaît pas de situations de personnes ayant travaillé dans les pays baltes ou scandinaves et ayant rencontré des problèmes sur place. C'est essentiellement de la circulation transfrontalière de personnes dans le Benelux dont il s'agit, c'est du moins ainsi que M. Van Pareren a vécu les travaux en commission.

M. Daniel Senesael (B), président de la commission des Affaires sociales, de la Santé publique, de l'Enseignement et des Sports, remercie M. Van Pareren pour cette réponse ainsi que pour sa contribution à l'amélioration du texte. Le Parlement Benelux entretient une bonne relation de coopération avec les États baltes et nordiques. Il s'efforce toujours d'également associer leurs assemblées aux textes. Afin de donner à M. Van Ballekom tous ses apaisements, il donne lecture d'une partie du texte qui fait état de la mise en place d'une coopération avec le Conseil de ministres baltes et le Conseil de ministres nordiques en partageant expériences et meilleures pratiques. Il ne s'agit donc pas de procéder à des ajustements sur la base des pratiques qui ont cours dans les pays baltes et en Scandinavie, mais plutôt de s'en inspirer. M. Senesael ne pense pas qu'il s'agisse d'un passage superflu dans la mesure où il contribue à une bonne coopération entre les assemblées.

La présidente remercie les intervenants pour leurs éclaircissements et passe au vote.

La proposition de recommandation est adoptée à

<p>(Applaus)</p> <p><b>Internationale voetbalveiligheid</b></p> <p>De voorzitster kondigt verschillende tussentijdse verslagen aan, waarvan dat over de internationale voetbalveiligheid het eerste is.</p> <p>De heer Jef Van den Bergh (B) noemt dit een wat bijzonder tussentijds verslag, omdat een tussentijds verslag meestal gaat over werkzaamheden die leiden tot een aanbeveling, terwijl het hier gaat over de evaluatie van een goedgekeurde aanbeveling. Er werd immers vernomen dat er onder het Belgische voorzitterschap een werkgroep was opgericht om de voetbalveiligheid onder ogen te nemen, in eerste instantie door België en Nederland, maar dit kan leiden tot een Benelux-aanpak. De heer Tony Verachtert, voorzitter van die werkgroep, eerste hoofdcommissaris bij de Federale Politie en Benelux-verbindingsofficier, en de heer Joost Arentsen, teamleider Centraal Informatiepunt Voetbal van de Nederlandse politie, zijn wat toelichting kunnen geven in de commissie en de commissiesecretaris heeft daar een mooi verslag van gemaakt.</p> <p>De heer Verachtert is ingegaan op de stand van zaken met betrekking tot de definiëring van het mandaat van de werkgroep. Daartoe is een aantal aandachtspunten geformuleerd.</p> <p>Het eerste is het overdraagbaar en afdwingbaar maken van stadionverboden aan beide kanten van de grens. Een tweede speerpunt is het voortzetten van de bestaande politiesamenwerking en het onderzoeken van de mogelijkheden om die te verdiepen. De komende maanden zal de werkgroep zich richten op de overdraagbaarheid van stadionverboden en de oprichting van een platform voor het uitwisselen van ervaringen in verband met voetbalveiligheid.</p> <p>Met dat doel werden twee subwerkgroepen opgericht. Eén houdt zich bezig met de stadionverboden. Hiervoor is bij het WODC in Nederland een onderzoeksplan ingediend en goedgekeurd. Onder leiding van professor Olfers is men al begonnen met het onderzoek naar de huidige toepassing van stadionverboden. Bij de besprekung van de aanbeveling werd gewezen op het bestaan van verschillende soorten stadionverbod, sommige opgelegd door de club zelf, andere strafrechtelijk of administratief opgelegd. In België en Nederland is de toepassing ook wat verschillend. Het onderzoek moet bijdragen tot een betere uitwisselbaarheid.</p> <p>De tweede subwerkgroep buigt zich over het digiplatform.</p>	<p>l'unanimité. (Applaudissements)</p> <p><b>La sécurité internationale dans le football</b></p> <p>La présidente annonce divers rapports intermédiaires dont le premier concerne la sécurité internationale dans le football.</p> <p>M. Jef Van den Bergh (B) considère ce rapport intermédiaire comme un peu particulier dans la mesure où un rapport intermédiaire traite généralement de travaux qui ont débouché sur une recommandation, alors qu'il s'agit en l'espèce de l'évaluation d'une recommandation approuvée. Il a en effet été annoncé que, sous la présidence belge, un groupe de travail a été créé pour examiner le dossier de la sécurité dans le football, au niveau de la Belgique et des Pays-Bas dans un premier temps, mais les travaux pourraient bien déboucher sur une approche Benelux. M. Tony Verachtert, président de ce groupe de travail, premier commissaire en chef à la police fédérale et officier de liaison Benelux, et M. Joost Arentsen, chef de la Cellule Point d'Information Central Football de la police néerlandaise, sont venus informer la commission. La secrétaire de commission a rédigé un excellent rapport.</p> <p>M. Verachtert a évoqué l'état de la situation concernant la définition du mandat du groupe de travail. Un certain nombre de points d'attention ont été formulé à cet effet.</p> <p>Le premier objectif consiste à rendre les interdictions de stade transférables et applicables des deux côtés de la frontière. Un deuxième objectif est la poursuite de la coopération policière existante et l'examen des possibilités d'approfondir cette dernière. Dans les mois à venir, le groupe de travail se concentrera sur la transférabilité des interdictions de stade et la création d'une plateforme d'échange d'expériences en matière de sécurité dans le football.</p> <p>Deux sous-groupes de travail ont été mis en place à cette fin dont l'un concerne les interdictions de stade. Pour cela, un plan de recherche a été soumis au WODC aux Pays-Bas et approuvé. L'étude de l'application actuelle des interdictions de stade a commencé sous la direction du professeur Olfers. L'existence de différents types d'interdictions de stade a été soulignée lors de l'examen de la recommandation, certaines étant imposées par le club lui-même et d'autres présentant un caractère pénal ou administratif. L'application diffère également quelque peu en Belgique et aux Pays-Bas. Cette étude devrait contribuer à une meilleure interchangeabilité.</p> <p>Le deuxième sous-groupe de travail s'occupe de la</p>
---	--

Zij bekijkt de informatiestromen tussen onder andere politie, clubs, supporters, verenigingen en bonden en onderzoekt mogelijkheden tot harmonisering, richting en inventarisatie van de behoeften. Dit moet leiden tot voorstellen voor een betere afstemming.

Een ander punt van het mandaat is heldere communicatie. Omdat op dit moment de communicatie niet echt een probleem is, wacht men de resultaten van de subwerkgroepen af voor men gaat kijken wat er kan worden verbeterd.

De heer Arentsen is ingegaan op de concrete samenwerking ter voorkoming van voetbalgerelateerd geweld. De politiesamenwerking is op dat vlak wat hechter tussen België en Nederland omdat er banden zijn tussen Nederlandse en Belgische supporters die elkaar bezoeken. Even over de grens misdragen die zich gemakkelijker dan in eigen land.

In het beste geval weet de politie een maand tot twee maanden van tevoren wat de plannen van die supportersgroepen zijn en deelt ze die informatie met de Belgische politie, die dan een risico-inventarisatie maakt en bepaalt welke ondersteuning ze nodig heeft van Nederlandse collega's uit de plaats vanwaar de supporters komen.

Veel van die supporters hebben geen stadionverbod, maar als ze dat wel hebben, kunnen ze nog altijd reizen en zich rond de stadions ophouden, als ze al niet via een omweg een kaartje kunnen bemachtigen. Handhaven van een stadionverbod betekent dat de stewards alle mensen met een stadionverbod kennen en hun de toegang ontzeggen. Vanuit Nederland werd erop gewezen dat dit een probleem vormt.

Wel kan men soms bestuurlijk optreden door hooligans een plaatsverbod op te leggen op basis van informatie van de Nederlandse politie, maar het verstrekken van informatie door de Belgische politie aan bestuurlijke overheden is niet mogelijk bij gebrek aan wetgeving. Wellicht zal het nieuwe Benelux-politieverdrag daar verandering in brengen.

Men kan dan wel informatie delen en ernaar handelen, het blijft lastig om te voorkomen dat mensen afreizen naar een buitenlandse gemeente en er zich misdragen. De grensoverschrijdende samenwerking helpt bij de herkenning van hooligans. Daarbij is het informatieplatform cruciaal. Wanneer mensen zich niet meer anoniem wanen, werkt dat preventief.

De onrust binnen het voetballandschap de jongste maanden

plateforme numérique. Il examine les flux d'informations entre, notamment, la police, les clubs, les supporters, les associations et les fédérations et étudie les possibilités d'harmonisation, d'orientation et d'évaluation des besoins. Tout cela devrait déboucher sur des propositions visant à améliorer la coordination.

Une communication claire constitue un autre aspect du mandat. La communication n'étant pas à proprement parler le problème pour l'instant, l'on attend les résultats des travaux des sous-groupes de travail avant d'envisager de possibles améliorations.

M. Arentsen a évoqué la question de la coopération concrète en vue de prévenir la violence liée au football. À cet égard, la coopération policière est quelque peu plus étroite entre la Belgique et les Pays-Bas, car il existe des liens entre les supporters néerlandais et belges qui se rendent mutuellement visite. Il se méconduisent plus facilement de l'autre côté de la frontière que chez eux.

Dans le meilleur des cas, la police est informée un mois ou deux mois à l'avance des projets de ces groupes de supporters et partage ces informations avec la police belge qui procède alors un inventaire des risques et définit le soutien dont elle aura besoin de la part des collègues néerlandais du lieu d'où sont originaires les supporters.

Nombreux parmi ces supporters ne sont pas interdits de stade. Et même s'ils le sont, ils peuvent voyager et errer autour des stades, lorsqu'ils n'ont pas déjà obtenu un billet de manière détournée. L'application d'une interdiction de stade suppose que les stewards connaissent toutes les personnes qui font l'objet d'une interdiction de stade et leur refusent l'accès. Les Pays-Bas ont souligné qu'il s'agit-là d'un problème.

S'il est parfois possible d'agir administrativement en imposant une interdiction de stade aux hooligans sur la base des informations fournies par la police néerlandaise, l'absence de législation ne permet pas à la police belge d'informer les autorités administratives. Peut-être la situation évoluera-t-elle avec le nouveau traité Benelux de coopération policière.

L'on peut partager des informations et agir en conséquence mais il n'en reste pas moins difficile d'empêcher des gens de se rendre dans une commune à l'étranger et de s'y méconduire. La coopération transfrontalière contribue à l'identification des hooligans. La plateforme d'information est cruciale à cet égard. La disparition du sentiment d'impunité que confère l'anonymat a un effet préventif.

L'agitation qui s'est emparée du paysage footballistique

maakt dat de samenwerking geïntensiveerd wordt, zoals blijkt uit de oprichting van de werkgroep en de subwerkgroepen. Het eerder in het Beneluxparlement verrichte werk heeft ook een mooie aanzet gegeven.

De heer Van den Bergh denkt niet dat het bij deze ene opvolgingsvergadering zal blijven. Als de werkgroep SENN-FOOT en de subwerkgroepen hun werkzaamheden hebben beëindigd, lijkt het aangewezen hen opnieuw uit te nodigen. (Applaus)

De voorzitster dankt de heer Van den Bergh. De assemblee is druk bezig geweest met de aanbeveling en het is erg belangrijk dat een aanbeveling wordt opgevolgd en er gekeken wordt naar de evolutie op het terrein.

### **Desinformatie en Fake News**

De voorzitster geeft voor het tussentijds verslag over fake news en desinformatie het woord aan mevrouw Grovonius.

Mevrouw Gwenaëlle Grovonius (B) zal heel kort zijn. In de commissies Grensoverschrijdende Samenwerking en Justitie werden vergaderingen georganiseerd om het thema fake news en desinformatie te behandelen op 28 mei en op 2 juli 2021 en op 11 maart 2022. Er werd een hele dag gewijd aan een conferentie over deze thematiek. Bijkomende hoorzittingen zijn volgens mevrouw Grovonius niet nodig. Er circuleert al een tekst over een voorstel tot aanbeveling, die nog verder besproken en aangepast zal worden. Hopelijk zal er in de volgende plenaire vergadering een voorstel van aanbeveling kunnen worden voorgelegd.

De voorzitster dankt mevrouw Grovonius voor haar korte tussentijdse verslag. Als er twee commissies samenwerken, moet er nog harder naar een consensus worden gezocht en nog preciezer worden nagedacht over de formulering. De zoektocht naar eensgezindheid is zeer belangrijk in het Beneluxparlement. Ze hoopt dat de werkzaamheden kunnen uitmonden in een brede consensus.

Ze geeft het woord aan de heer Deckmyn voor het volgende tussentijds verslag.

### **De samenwerking van de Benelux-landen inzake**

depuis quelques mois se traduit par une intensification de la coopération, comme en témoigne la création du groupe de travail et des sous-groupes de travail. Le travail accompli antérieurement au sein du Parlement Benelux a également induit un bel élan.

M. Van den Bergh ne pense pas que les choses se cantonneront à cette seule réunion de suivi. Il paraît opportun de réinviter le groupe de travail SENN-FOOT et les sous-groupes de travail lorsqu'ils auront achevé leurs travaux. (Applaudissements)

La présidente remercie M. Van den Bergh. L'assemblée a travaillé assidument sur la recommandation et il est très important qu'une recommandation soit suivie et que l'on soit attentif à l'évolution de la situation sur le terrain.

### **Désinformation et Fake News**

La présidente donne la parole à Mme Grovonius pour le rapport intermédiaire sur les fake news et la désinformation.

Mme Gwenaëlle Grovonius (B) sera très brève. Des réunions ont été organisées les 28 mai, 2 juillet 2021 et 11 mars 2022 au sein des commissions de la Coopération transfrontalière et de la Justice pour traiter du thème des fake news et de la désinformation. Une journée entière a été consacrée à une conférence sur le sujet. Mme Grovonius considère qu'il ne faudra pas d'auditions supplémentaires. Le texte d'une proposition de recommandation circule déjà et sera encore discuté et adapté. Elle espère qu'une proposition de recommandation ne pourra être présentée lors de la prochaine session plénière.

La présidente remercie Mme Grovonius pour son bref rapport intermédiaire. Lorsque deux commissions travaillent ensemble, il doit être d'autant plus difficile de tendre vers un consensus et la formulation demande une réflexion plus précise encore. La recherche d'un point de vue unanime est très importante au Parlement Benelux. Elle espère que les travaux pourront déboucher sur un large consensus.

Elle donne la parole à M. Deckmyn pour le rapport intermédiaire suivant.

### **La coopération entre les pays du Benelux en matière de défense, la dimension européenne de la défense et**

## **defensie, de Europese dimensie van defensie en de bijdrage van de Benelux-landen in de EU-initiatieven inzake veiligheid en defensie**

De heer Johan Deckmyn (B) deelt mee dat in het kader van haar werkzaamheden over dit thema de commissie Buitenlandse Zaken reeds twee hoorzittingen heeft georganiseerd.

Op 20 mei was professor Luc De Vos te gast. Hij gaf een bijzonder interessant overzicht van de evolutie van het defensiebeleid in onze West-Europese landen sinds de Tweede Wereldoorlog en een gedetailleerde en soms verontrustende opsomming van wat onze legers momenteel ontberen aan financiële middelen, uitrusting en mankracht. België heeft bijvoorbeeld te weinig tanks, te weinig vuurkracht en nauwelijks brugslag, zo zei hij. Ook de rekrutering van defensiepersoneel verloopt uiterst moeizaam. De landcomponent van het Belgische leger is het grootste pijnpunt. Vandaag bestaat het leger uit 22 000 man in zijn geheel – land-, lucht- en zeemacht – tegenover 100 000 in de jaren 60, waaronder 70 000 beroeps militairen en 30.000 dienstplichtigen.

In het licht van de recente gebeurtenissen in Oekraïne, die de Europese Unie diep hebben geschockt, is professor De Vos van mening dat onze landen hun defensiebudgetten moeten verhogen, zoals Duitsland heeft gedaan.

Hij maakte ook een aantal aanbevelingen om de defensiesamenwerking tussen de drie Benelux-landen te intensiveren: zo zouden onze landen hetzelfde materieel moeten kopen, eventueel via gemeenschappelijke commissies. Ook de opleiding van officieren, onderofficieren en militairen zouden gezamenlijk kunnen worden georganiseerd. Zijn derde aanbeveling was de militaire inlichtingendiensten van de Benelux-landen samen te brengen om hun efficiëntie te verhogen en voor een betere coördinatie te zorgen.

Op 3 juni 2022 was er een tweede hoorzitting met drie andere deskundigen; mevrouw Sophie Karlshausen, directeur bij het Belgische ministerie van Defensie, de heer Tom Köller, directeur bij het ministerie van Buitenlandse Zaken van het Groothertogdom Luxemburg en de heer Lars Walrave, directeur bij het Nederlandse ministerie van Defensie.

De drie deskundigen gaven een overzicht van de stand van de samenwerking op defensiegebied tussen de drie Benelux-landen en rapporteerden over de vele successen

## **la contribution des pays du Benelux aux initiatives de l'UE en matière de sécurité et de défense**

M. Johan Deckmyn (B) indique que la commission des Affaires étrangères a déjà organisé deux auditions dans le cadre de ses travaux sur le sujet.

Elle a reçu le 20 mai le professeur Luc De Vos qui a fourni un aperçu particulièrement intéressant de l'évolution de la politique de défense dans nos pays d'Europe occidentale depuis la Seconde Guerre mondiale et a proposé une synthèse détaillée et à certains égards inquiétante de ce qui manque actuellement à nos armées en termes de ressources financières, d'équipements et d'effectifs. La Belgique, par exemple, manque de chars, dispose de trop peu de puissance de feu et ne possède pratiquement aucune capacité de construction de ponts. Le recrutement du personnel de la défense est également extrêmement ardu. La composante terrestre de l'armée belge constitue le principal problème. Aujourd'hui, l'armée dans son ensemble compte 22 000 hommes – terre, air et marine – contre 100 000 dans les années 1960, dont 70 000 soldats professionnels et 30 000 miliciens.

À la lumière des récents événements en Ukraine, qui ont profondément secoué l'Union européenne, le professeur De Vos estime que nos pays devraient, à l'instar de l'Allemagne, accroître leurs budgets de défense.

Il a également formulé quelques recommandations pour intensifier la coopération en matière de défense entre les trois pays du Benelux: ainsi, nos pays devraient faire l'acquisition d'équipements identiques, éventuellement par le biais de commissions communes. La formation des officiers, sous-officiers et soldats pourrait également être organisée en commun. Sa troisième recommandation consiste à regrouper les services de renseignement militaire des pays du Benelux afin d'en accroître l'efficacité et d'en améliorer la coordination.

Une deuxième audition s'est tenue le 3 juin 2022 avec trois autres experts: Mme Sophie Karlshausen, directrice au ministère belge de la Défense, M. Tom Köller, directeur au ministère des Affaires étrangères du Grand-Duché de Luxembourg et M. Lars Walrave, directeur au ministère néerlandais de la Défense.

Les trois experts ont fait le point de la situation concernant la coopération en matière de défense entre les trois pays du Benelux et ont évoqué les nombreux succès déjà engrangés dans ce domaine mais aussi les écueils rencontrés.

die op dit gebied reeds zijn geboekt, maar ook over de valkuilen die zij zijn tegengekomen.

De Benelux-samenwerking inzake defensie richt zich op alle vormen van samenwerking en omvat activiteiten van alle componenten. De klemtoon ligt voornamelijk op kennisuitwisseling, trainen en oefenen maar ook opportuniteiten voor gezamenlijke aankoop van materieel worden behandeld.

Op het niveau van onze componenten wordt ook een meer specifieke samenwerking tot stand gebracht via de *Benelux Sub-Steering Groups* (BSSG).

De mogelijkheid van een gemeenschappelijke vertegenwoordiging van de Benelux in bepaalde werkgroepen van de NAVO en de EU of van het innemen van een gemeenschappelijk standpunt in strategische besprekingen wordt eveneens bestudeerd.

De commissie Buitenlandse Zaken heeft ten slotte afgesproken om op een volgende commissievergadering een vertegenwoordiger van het kabinet van de heer Joseph Borrell, de Hoge vertegenwoordiger van de Europese Unie voor buitenlandse zaken en veiligheidsbeleid uit te nodigen. (Applaus)

De heer Jef Van den Bergh (B) dankt de heer Deckmyn voor het tussentijds verslag. Het onderwerp werd ook besproken op de fractievergadering. Gisteren is de heer Must van de Baltische assemblee zijn betoog over duurzame mobiliteit begonnen door stil te staan bij het oorlogsgesbeuren in Oekraïne. De heer Van den Bergh las ook een nieuwsbericht waarin de vraag werd gesteld of na Oekraïne Litouwen aan de beurt zou zijn. Al die signalen maken de heer Van den Bergh ongerust. Een goede samenwerking – ook op het vlak van defensie – kan cruciaal zijn. De fractie van de heer Van den Bergh vraagt zich af of het mogelijk zou zijn om een volgend themadebat van de plenaire vergadering van het Beneluxparlement aan dit onderwerp te wijden. De Baltische Assemblee en de Noordse Raad kunnen daar dan nauw bij betrokken worden. Finland en Zweden willen toetreden tot de NAVO.

De voorzitster stelt vast dat er een probleem is met de tolken en vraagt aan de heer Van den Bergh om zijn voorstel kort toe te lichten in het Frans.

De heer Van den Bergh (B) herhaalt – in het Frans – zijn voorstel om een themadebat te organiseren over de samenwerking op het vlak van defensie.

De voorzitster vindt het een interessant voorstel.

La coopération en matière de défense dans le Benelux se concentre sur toutes les formes de coopération et s'étend aux activités de l'ensemble des composantes. L'accent est essentiellement mis sur l'échange de connaissances, la formation et les exercices, mais les possibilités d'acquisition conjointe d'équipements sont également abordées.

Une coopération plus spécifique a également été mise en place au niveau de nos composantes par le biais des sous-groupes de pilotage Benelux (BSSG).

La possibilité de la constitution d'une représentation Benelux commune au sein de certains groupes de travail de l'OTAN et de l'UE ou de l'adoption d'une position commune dans le cadre des discussions stratégiques est également envisagée.

Enfin, la commission des Affaires étrangères a convenu d'inviter un représentant du bureau de M. Joseph Borrell, Haut représentant de l'Union européenne pour les Affaires étrangères et la Politique de sécurité, à l'occasion d'une prochaine réunion de la commission. (Applaudissements)

M. Jef Van den Bergh (B) remercie M. Deckmyn pour le rapport intermédiaire. Le sujet a également été abordé lors de la réunion de groupe. M. Must, de l'Assemblée balte, a commencé hier son intervention sur la mobilité durable en évoquant la guerre en Ukraine. M. Van den Bergh a également lu un communiqué de presse dont les auteurs se demandent si, après l'Ukraine, viendra le tour de la Lituanie. Tous ces signaux inquiètent M. Van den Bergh. Une bonne coopération – également en matière de défense – pourrait être déterminante. Le groupe de M. Van den Bergh se demande s'il serait possible de consacrer ultérieurement un débat thématique en séance plénière du Parlement Benelux à ce sujet. L'Assemblée balte et le Conseil nordique pourraient y être étroitement associés. La Finlande et la Suède sont désireuses de rejoindre l'OTAN.

La présidente signale qu'il y a un problème d'interprétation et demande à M. Van den Bergh de réitérer brièvement sa proposition en français.

M. Van den Bergh (B) répète – en français – sa proposition d'organiser un débat thématique sur la coopération en matière de défense.

La présidente juge la proposition intéressante. Les propos de M. Must, vice-président de l'Assemblée balte, ont

De woorden van de heer Must, vicepresident van de Baltische Assemblee, hebben eenieder aangegrepen. Aan de gevoelens van onveiligheid van de collega's van de Baltische Assemblee en de Noordse Raad kan niet worden voorbijgegaan. De oorlog in Oekraïne speelt zich af voor hun deur. Het voorstel van de heer Van den Bergh in naam van de christendemocratische fractie is om hierover een themadebat te organiseren tijdens de volgende plenaire vergadering in december in Brussel. De voorzitster denkt dat dit een zeer goed voorstel is. Ze ziet aan de gezichten van de leden dat ze hiermee akkoord zouden kunnen gaan. Ze geeft het woord aan de andere fracties om zich over dit voorstel uit te spreken.

De heer Wouter De Vriendt (B) vindt het op zich een goed voorstel, maar hij stelt voor dat het Permanent Comité zich daarover zou uitspreken.

De heer Bob van Pareren (N) betreurt het dat de heer De Vriendt hier een slag om de arm houdt. Hij denkt dat dit onderwerp wel degelijk unanimiteit verdient. Hij is benieuwd wat het Permanent Comité zal beslissen.

De voorzitster merkt op dat het hier eigenlijk ging om een tussentijds verslag. Naar aanleiding daarvan kwam er een voorstel over een themadebat. Het gaat over een thema dat iedereen bezighoudt. Het is niet de bedoeling om daar nu een discussiepunt van te maken. Het Permanent Comité zal zich daarover uitspreken en ook in de commissies zullen de werkzaamheden worden verdergezet.

De heer Wouter De Vriendt (B) benadrukt dat er mogelijk wel unanimiteit is. Er zijn echter verschillende onderwerpen mogelijk voor een themadebat. De heer De Vriendt vraagt om alle opties te bekijken, maar vindt het op zich wel een goed voorstel. Er moet over worden nagedacht, maar er zijn nog andere thema's mogelijk.

De heer Pim van Ballekom (N) merkt op dat het anders het eerste themadebat kan worden onder het Nederlandse voorzitterschap. Misschien is er wel meer voorbereidingstijd nodig, ook omdat er moet worden bekeken of de European External Action Service (EEAS) betrokken moet worden bij de werkzaamheden. Dan is er in ieder geval een interessant openingsdebat in Den Haag op 23 maart 2023.

De voorzitster dankt de heer Van Ballekom voor de suggestie. Het openingsdebat onder het Nederlandse voorzitterschap is echter al vastgelegd. De heer Ester organiseert met het Benelux-Forum een debat over de spoorwegstrategie. Ze geeft het woord aan de laatste sprekers, maar stelt voor om de organisatie van de themadebatten over te laten aan de wijsheid van het

suscité l'émoi chez chacun d'entre nous. Le sentiment d'insécurité que ressentent les collègues de l'Assemblée balte et du Conseil nordique ne peut être ignoré. La guerre en Ukraine fait rage à leur porte. M. Van den Bergh propose au nom du groupe démocrate-chrétien d'organiser un débat thématique sur ce sujet lors de la prochaine session plénière qui se tiendra en décembre à Bruxelles. Il s'agit aux yeux de la présidente d'une excellente proposition. Elle lit sur les visages des membres qu'ils pourraient adhérer à cette proposition. Elle donne la parole aux autres groupes pour un commentaire.

M. Wouter De Vriendt (B) estime qu'il s'agit d'une bonne proposition en soi mais il suggère que le Comité permanent rende un avis à ce sujet.

M. Bob van Pareren (N) regrette la réticence exprimée par M. De Vriendt. Il considère que cette question mérite de faire l'unanimité. Il attend avec intérêt la décision du Comité permanent.

La présidente rappelle qu'il s'agit d'un rapport intermédiaire à la suite duquel a été formulée une proposition concernant un débat thématique. C'est un thème qui préoccupe tout un chacun. L'objectif n'est pas d'en discuter maintenant. Le Comité permanent rendra son avis sur la question et les travaux se poursuivront également au sein des commissions.

M. Wouter De Vriendt (B) souligne qu'il pourrait y avoir unanimité mais plusieurs sujets peuvent être retenus pour l'organisation d'un débat thématique. S'il demande d'examiner toutes les options, il estime qu'il s'agit en soi d'une bonne proposition. Il faut l'envisager, mais d'autres sujets sont possibles.

M. Pim van Ballekom (N) indique qu'il pourrait s'agir du premier débat thématique sous la présidence néerlandaise. Une préparation plus longue sera peut-être nécessaire, en raison notamment de la possibilité d'y associer le Service européen d'action extérieure (SEAE). Un intéressant débat d'ouverture pourrait en tout état de cause alors se tenir à La Haye le 23 mars 2023.

La présidente remercie M. van Ballekom pour cette suggestion. La décision a toutefois déjà été prise concernant le sujet du débat d'ouverture sous la présidence néerlandaise. M. Ester organisera avec le Forum Benelux un débat sur la stratégie ferroviaire. Elle donne la parole aux derniers intervenants, mais suggère de laisser l'organisation des débats thématiques à la sagesse du Comité permanent. Le Forum Benelux et le Parlement

Permanent Comité. Ook het Benelux-Forum en het Benelux-jongerenparlement hebben al voorstellen gedaan.

Mevrouw Cécile Hemmen (L) merkt op dat de Luxemburgse delegatie het voorstel van een themadebat over defensie genegen is. Het is een zeer actueel thema en biedt een antwoord op de woorden van de heer Must van gisteren.

De heer Alexander van Hattem (N) vindt het ook een interessant onderwerp voor een themadebat. Hij merkt op dat er in de commissievergadering met professor De Vos slechts een beperkt aantal leden aanwezig was, terwijl het om een zeer interessant betoog ging. Als er een verslag of opname van beschikbaar is, beveelt hij iedereen aan om daar kennis van te nemen, zeker wat betreft de kritische kanttekeningen van professor De Vos over de Europese defensiesamenwerking.

De heer Bob van Pareren (N) hoorde in het tussentijds verslag dat er nog gewacht werd op de EU-vertegenwoordiger om het onderwerp te bespreken. Hij vraagt zich af of dat niet in tegenspraak is met de doelstelling van de commissie.

De heer Johan Deckmyn (B) antwoordt dat dit zeker niet in tegenspraak is met de doelstellingen van de commissie. Hij verwees in het tussentijds verslag naar het feit dat er overleg nodig is binnen de Benelux, maar dat er ook moet worden gekeken naar de mogelijkheid van een defensiebeleid in een Europese context en in de NAVO-context. In die zin is het interessant om iemand van het kabinet van Hoge Vertegenwoordiger Borrell te zien.

De voorzitster sluit af met de belofte dat het Permanent Comité het voorstel zal bekijken en de knoop zal doorhakken.

### **De problematiek van het grensoverschrijdend demonstratietoerisme**

De voorzitster gaat meteen over naar de problematiek van het grensoverschrijdend demonstratietoerisme, een onderwerp dat voorgesteld werd door de heer Gusty Graas.

De heer Hans Verreyt (B), ondervoorzitter van de commissie Justitie en Veiligheid, wijst erop dat “demonstratietoerisme” een begrip is dat zeer ruim kan worden ingevuld. In Brussel zijn er iedere dag één of meerdere betogingen, vaak met een internationale context. Ook Straatsburg en Den Haag trekken dat aan. Naast zeer kleurrijke betogingen, was er een

des jeunes du Benelux ont également déjà formulé des propositions.

Mme Cécile Hemmen (L) indique que la délégation luxembourgeoise est favorable à la proposition de tenir un débat thématique sur la défense. Il s'agit d'un sujet très actuel qui ferait écho aux propos tenus hier par M. Must.

M. Alexander van Hattem (N) est également d'avis que le sujet se prêterait parfaitement à débat thématique. Il souligne qu'un nombre restreint de membres seulement a assisté à la réunion de commission, pourtant très intéressante, avec le professeur De Vos. S'il en existe un rapport ou un enregistrement, il invite chacun à en prendre connaissance, particulièrement en ce qui concerne les commentaires critiques du professeur De Vos sur la coopération européenne en matière de défense.

M. Bob van Pareren (N) a relevé dans le rapport intermédiaire que l'on attend encore le représentant de l'UE pour discuter de la question. Il se demande si ce n'est pas en contradiction avec l'objectif de la commission.

M. Johan Deckmyn (B) répond que ceci n'est nullement en contradiction avec les objectifs de la commission. Concernant le rapport intermédiaire, il se réfère au fait que si des consultations sont nécessaires au sein du Benelux, il faut également envisager la possibilité d'une politique de défense dans un contexte européen et dans celui de l'OTAN. En ce sens, il serait intéressant d'entendre quelqu'un du cabinet du Haut Représentant Borrell.

La présidente conclut en promettant que le Comité permanent examinera la proposition et tranchera.

### **La question du tourisme transfrontalier des manifestations**

La présidente passe aussitôt à la question du tourisme transfrontalier des manifestations, un sujet proposé par M. Gusty Graas.

M. Hans Verreyt (B), vice-président de la commission de la Justice et de la Sécurité, souligne que le “tourisme des manifestations” est un concept qui se prête à une interprétation très large. Une ou plusieurs manifestations se déroulent quotidiennement à Bruxelles, souvent dans un contexte international. Strasbourg et La Haye en attirent également. Outre des manifestations très bigarrées, une manifestation a réuni 40 000 Catalans sans le moindre

betoging van 40 000 Catalanen zonder dat er één ruit sneeuvelde, maar er waren ook de grote antiglobalistische betogeningen, waar steeds een groep anarchisten zorgde voor vandalisme en geweld en van de antivax-betogeningen scheidde zich ook telkens een gewelddadige groep af.

Op verzoek van de Luxemburgse delegatie is tijdens de commissievergadering van 18 februari besloten te horen hoe de politiesamenwerking verloopt, welke middelen er worden ingezet en welke wetgeving en bestaat.

De heer Will van Kollenburg en de heer Rob Freriks van de Nederlandse politie hebben toegelicht hoe de onderlinge internationale politiebijstand in de praktijk werkt en waaruit ze bestaat.

De formele kant van het proces bestaat uit een verzoek om bijstandsverlening via een standaardformulier dat centraal naar de politie wordt gestuurd. Het ministerie kan de aanvraag beoordelen op basis van de operationele meerwaarde. De vraag om bijstand krijgt in de meeste gevallen een positief antwoord. Aanvullend werkt met een controlelijst ter voorbereiding op de praktische uitvoering van de bijstand, zoals waar men kan tanken, welk communicatienetwerk in gebruik is en de plaatsen van waaruit bijstand wordt verleend.

Het vooraf delen van informatie, zoals over de bedoeling en de risicoanalyse, is belangrijk om te bepalen hoe men zal optreden. In de voorfase is er veel overleg, de uiteindelijke operatie wordt afgestemd met de lokale politie. De nationale wetgeving van het land waaraan bijstand wordt verleend blijft altijd van toepassing.

Het formulier en het draaiboek met een juridisch kader zijn zeer belangrijk, maar zijn geen doel op zich. Dat is namelijk de veiligheid van de burger.

Het Benelux-politieverdrag biedt een basis en een goed kader voor samenwerking. Ook het formulier waarmee men een verzoek om bijstand kan doen is een mooi voorbeeld van een Benelux-product. Het is hetzelfde voor de drie landen.

De informatie-uitwisseling heeft niet direct met de bijstand te maken, maar is wel belangrijk om zaken veiliger te laten verlopen en het risico te kunnen inschatten en is daarom nodig voor een goede integrale samenwerking. (Applaus)

**Werkbezoek aan de waterstofinstallatie in Wesseling, Keulen, 16 mei 2022**

bris de fenêtre, mais il y a également eu de grandes manifestations anti-mondialisation au cours desquelles un groupe d'anarchistes s'est systématiquement livré au vandalisme et à la violence, ainsi que des manifestations anti-vax avec, à chaque fois, la présence d'un groupe violent.

À la demande de la délégation luxembourgeoise, la commission qui s'est réunie le 18 février, a décidé de se pencher sur la coopération policière, les moyens mis en œuvre et la législation en vigueur.

M. Will van Kollenburg et M. Rob Freriks, de la police néerlandaise, ont présenté le fonctionnement pratique de la coopération policière internationale et ont indiqué en quoi elle consiste.

Le volet formel du processus consiste en une demande d'assistance par le biais d'un formulaire standard envoyé de manière centralisée à la police. Le ministère peut évaluer la demande en fonction de sa valeur ajoutée opérationnelle. Dans la plupart des cas, il est répondu positivement à la demande d'assistance. Complémentairement, une liste de contrôle est utilisée pour la préparation de la mise en œuvre pratique de l'assistance, comme la localisation des endroits où faire le plein, le réseau de communication utilisé et les sites à partir desquels l'assistance sera fournie.

Le partage préalable d'informations, par exemple concernant les intentions et l'analyse des risques, est important pour déterminer le mode d'action. Les consultations sont abondantes dans la phase préliminaire; l'opération finale est coordonnée avec la police locale. La législation nationale du pays auquel est fournie l'assistance reste toujours d'application.

Le formulaire et le scénario comportant un cadre juridique sont essentiels mais ne constituent pas une fin en soi. Il y va en fait de la sécurité du citoyen.

Le traité Benelux de coopération policière constitue une base et un cadre approprié pour la coopération. De même, le formulaire utilisé pour faire une demande d'assistance est illustratif de ce qu'est un produit Benelux. Il est le même pour les trois pays.

Le partage d'informations ne concerne directement l'assistance mais est important pour sécuriser la situation et évaluer les risques, de sorte qu'il est nécessaire à une bonne coopération intégrale. (Applaudissements)

**Visite de travail à l'installation de production d'hydrogène de Wesseling, Cologne, 16 mai 2022**

De voorzitster geeft eerst het woord aan de heer Evrard, voordat een filmpje wordt vertoond.

De heer Yves Evrard (B), voorzitter van de commissie Financiën en Mobiliteit, brengt verslag uit over een zeer interessant bezoek van een tiental leden aan Wesseling bij Keulen. Dat bezoek paste in de werkzaamheden ter voorbereiding van de aanbeveling over waterstof. De bezochte waterstofinstallatie is de grootste in Europa.

De centrale van Wesseling, gebouwd in het kader van het REFHYNÉ-project, is de eerste in zijn soort. Het project wordt gefinancierd door de *Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking* van de Europese Commissie en heeft de bouw en de exploitatie van de grootste elektrolyser mogelijk gemaakt. De installatie werd gebouwd door *ITM Power* en wordt uitgebaat door *Shell Rhineland Refinery*.

De PEM elektrolyser heeft een piekcapaciteit van 10 MW en kan ongeveer 1.300 ton waterstof produceren per jaar. Deze koolstofvrije waterstof kan volledig geïntegreerd worden in het raffinageproces, met inbegrip van de ontzwaveling van conventionele brandstoffen.

De waterstof die geproduceerd wordt in Wesseling, wordt gebruikt voor de behandeling van producten op de site van de raffinaderij, het testen van de PEM-technologie op de grootste schaal ooit, en het onderzoeken van toepassingen in andere sectoren.

Dit bezoek heeft het ook mogelijk gemaakt om rechtstreeks van gedachten te wisselen met de ingenieurs die verantwoordelijk zijn voor de productie-eenheid, soms in kosmonautenpak voor de veiligheid. De ambitie van de twee petrochemische sites die Shell uitbaat in de regio is het decarboniseren van de economie tegen 2050 of eerder, waarbij de eerste stap is om van de site van Wesseling een site zonder ruwe aardolie te maken tegen 2025. Hoewel die datum erg dichtbij is, blijft het de ambitie van het bedrijf.

Waterstof is essentieel in die strategie. Het is overigens de bedoeling om zo snel mogelijk een tweede elektrolyser te bouwen met een capaciteit die tien keer hoger ligt.

De contacten met de verantwoordelijken hebben het mogelijk gemaakt een reeks specifieke problemen aan te snijden, zoals de certificering, de vergunningen, de contacten met de lokale en regionale overheden, de financiering en de grensoverschrijdende samenwerking, vermits ondernemingen uit drie EU-lidstaten betrokken

La présidente donne d'abord la parole à M. Evrard, avant qu'il ne soit procédé à la projection d'une vidéo.

M. Yves Evrard (B), président de la commission des Finances et de la Mobilité, fait rapport d'une visite très intéressante effectuée par une dizaine de membres à Wesseling, à proximité de Cologne. Cette visite s'inscrivait dans le cadre des travaux préparatoires à la recommandation sur l'hydrogène. L'installation de production d'hydrogène qui a fait l'objet de la visite est la plus grande d'Europe.

L'usine de Wesseling, construite dans le cadre du projet REFHYNÉ, est la première du genre. Financé par l'entreprise commune Piles à combustible et Hydrogène de la Commission européenne, le projet a permis la construction et l'exploitation du plus grand électrolyseur. Construite par *ITM Power*, l'installation est exploitée par *Shell Rhineland Refinery*.

L'électrolyseur PEM a une capacité de pointe de 10 MW et peut produire environ 1 300 tonnes d'hydrogène par an. Cet hydrogène sans carbone peut être entièrement intégré dans le processus de raffinage, y compris la désulfuration des carburants classiques.

L'hydrogène produit à Wesseling sera utilisé pour traiter les produits sur le site de la raffinerie, tester la technologie PEM à une échelle inégalée et explorer des applications dans d'autres secteurs.

Cette visite a également permis aux membres – revêtus à certains moments d'une combinaison de cosmonaute pour des raisons de sécurité – d'avoir un échange de vues direct avec les ingénieurs responsables de l'unité de production. Les deux sites pétrochimiques exploités par Shell dans la région ont pour ambition de décarboner l'économie d'ici 2050, voire même avant cette date, la première étape consistant à faire du site de Wesseling un site exempt de pétrole brut d'ici 2025. Bien que cette date soit très proche, elle reste l'ambition de l'entreprise.

L'hydrogène joue un rôle essentiel dans le cadre de cette stratégie. L'objectif est en fait de construire dans les meilleurs délais un deuxième électrolyseur d'une capacité dix fois supérieure.

Les contacts avec les responsables ont permis d'évoquer une série de questions spécifiques, telles que la certification, les permis, les contacts avec les autorités locales et régionales, le financement et la coopération transfrontalière, étant donné en effet que des entreprises de trois États membres de l'UE sont concernées.

waren.

De deelnemers hebben dit zeer leerrijke bezoek geapprecieerd.

De voorzitster stelt vast dat er veel interesse was bij de leden en laat meteen het filmpje over de site van Wesseling starten.

**Ontmoeting met de heer Jean Asselborn, minister van Buitenlandse en Europese Zaken van Luxemburg en voorzitter van het Comité van Ministers van de Benelux Unie, Luxemburg, 30 mei 2022**

Mevrouw Patricia Creutz (B), voorzitster van het Beneluxparlement, brengt verslag uit over de ontmoeting, op 30 mei 2022, met de heer Jean Asselborn, minister van Buitenlandse en Europese Zaken van Luxemburg, tevens de huidige voorzitter van het Comité van Ministers van de Benelux Unie.

Er vond een gedachtewisseling plaats over de prioriteiten van het Luxemburgse voorzitterschap en over de actuele werkzaamheden van het Beneluxparlement. Het gaat om een jaarlijkse traditie om een dergelijke ontmoeting te houden. Die ontmoeting werd eerder bemoeilijkt door de oorlog in Oekraïne en de energiecrisis, waardoor de minister het erg druk had. Desondanks werd er op 30 mei een mogelijkheid gevonden om elkaar te ontmoeten.

De minister verklaarde zich vooral in te zetten voor een Benelux die versterkt en “prepared” uit de pandemie komt, voor een groene, veilige en competitieve Benelux en voor een Benelux die op zoek gaat naar synergieën met de buurregio's. Het lijkt hem ook belangrijk de politieke samenwerking tussen de drie landen op het gebied van buitenlandse zaken verder te verdiepen.

Wat betreft de groene en veilige Benelux, lichtte de voorzitster de werkzaamheden van het Beneluxparlement nader toe inzake waterstof en duurzame mobiliteit, waarover gisteren gedebatteerd werd in de plenaire vergadering.

Met betrekking tot veiligheid werd dan weer verwezen naar de meerwaarde van het nieuwe politieverdrag.

De minister onderstreepte het belang van internationale en grensoverschrijdende samenwerking. Er werd aldus ingegaan op de structurele samenwerking van het Beneluxparlement met andere internationale samenwerkingsverbanden, zoals de Baltische Assemblee,

Les participants ont vivement apprécié cette visite très instructive.

La présidente constate un grand intérêt parmi les membres et fait procéder immédiatement à la projection de la vidéo sur le site de Wesseling.

**Rencontre avec M. Jean Asselborn, ministre des Affaires étrangères et européennes du Luxembourg et Président du Comité de Ministres de l'Union Benelux, Luxembourg, 30 mai 2022**

Mme Patricia Creutz (B), présidente du Parlement Benelux, fait rapport de la rencontre, le 30 mai 2022, avec M. Jean Asselborn, ministre des Affaires étrangères et européennes du Luxembourg, et président en exercice du Comité de ministres de l'Union Benelux.

Un échange de vues a eu lieu à propos des priorités de la présidence luxembourgeoise et des travaux actuels du Parlement Benelux. La tenue de cette réunion, qui constitue une tradition annuelle, a été entravée par la guerre en Ukraine et la crise énergétique, qui ont accaparé le ministre au cours de cette période. La possibilité de se rencontrer le 30 mai à toutefois pu être trouvée.

Le ministre a déclaré s'engager principalement en faveur d'un Benelux qui sorte renforcé et préparé de la pandémie, un Benelux vert, sûr et compétitif, un Benelux enfin qui tend vers des synergies avec les régions voisines. De même, il lui paraît important d'approfondir la coopération politique entre les trois pays dans le domaine des affaires étrangères.

Concernant le Benelux vert et sûr, la présidente a évoqué le travail du Parlement Benelux sur l'hydrogène et la mobilité durable, qui a fait la veille l'objet d'un débat au cours de la séance plénière.

Dans le domaine de la sécurité, la valeur ajoutée du nouveau traité de coopération policière a été mise en exergue.

Le ministre a souligné l'importance de la coopération internationale et transfrontalière. La coopération structurelle du Parlement Benelux avec d'autres coopérations internationales, comme l'Assemblée balte, le Conseil nordique, l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai et, plus récemment, la Grande Région – dont M. Evrard a

de Noordse Raad, de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai en meer recent de Grande Région, waarop de heer Evrard gisteren dieper is ingegaan. De voorzitster denkt dat Waals Parlement en het Parlement van de Duitstalige Gemeenschap hierin een bemiddelende en stimulerende rol kunnen spelen.

Tot slot werd nog een korte besprekking gewijd aan de Conferentie over de toekomst van Europa, de oorlog in Oekraïne en de toetreding van Finland en Zweden tot de NAVO, en de steun en solidariteit hierbij van de zijde van de Benelux. Ook het thema fake news en desinformatie werd hierbij aangesneden.

Minister Asselborn toonde zich zeer geïnteresseerd in de werkzaamheden van het Beneluxparlement. De voorzitster denkt dat het een goede gewoonte is om dergelijke ontmoetingen te organiseren om op één lijn te blijven en de samenwerking aan te moedigen. Ze hoopt dat deze ontmoetingen ook zeer goed zullen verlopen onder het Nederlandse en Belgische voorzitterschap.

***Conference of the Baltic Assembly and the Baltic Council of Ministers “Education, science and innovations – key to sustainable and prosperous regional development in the Baltic States”, Riga, 13 mei 2022***

Mevrouw Patricia Creutz (B) brengt verslag uit over deze conferentie van de Baltische Assemblee en de Baltische Raad van Ministers, die op 12 en 13 mei 2022 plaatsvond in Riga. Zij nam, als voorzitster van het Beneluxparlement, samen met de secretaris-generaal, aan deze conferentie deel.

Tijdens de opening van de conferentie benadrukte de voorzitster van het Letse parlement dat het onderwerp van de conferentie de wens van de Baltische parlementsleden weerspiegelt om aandacht te besteden aan een fundamentele kwestie. Onderwijs en opvoeding is immers de basis voor een harmonieuze, kritische, actieve en economisch succesvolle samenleving, zowel voor kinderen als volwassenen. Onderwijs speelt een belangrijke rol bij de veerkracht van een samenleving.

Uit de verschillende uiteenzettingen bleek dat de actieve samenwerking tussen de Baltische staten ook op Europees niveau wordt bevorderd. Ook de wens om fors te investeren in onderzoek en digitalisering kwam meerdere malen tot uiting.

De voorzitter concludeerde dat samenwerking met andere Baltische landen hen sterker maakt, wat zowel historisch als strategisch van belang is, alsook voor het aanpakken van gemeenschappelijke uitdagingen, bijvoorbeeld tekortkomingen in menselijk kapitaal en de vergrijzing.

traité hier – a ainsi été évoquée. La présidente estime que le Parlement wallon et le Parlement de la Communauté germanophone peuvent jouer dans ce cadre un rôle de médiation et de stimulation.

Enfin, une brève discussion a été consacrée à la Conférence sur l'avenir de l'Europe, à la guerre en Ukraine et à l'adhésion de la Finlande et de la Suède à l'OTAN, ainsi qu'au soutien et à la solidarité du Benelux dans ce domaine. Les interlocuteurs ont également abordé la question des fake news et de la désinformation.

Le ministre Asselborn a témoigné d'un grand intérêt pour les travaux du Parlement Benelux. La tradition de telles réunions paraît utile à la présidente pour rester à l'écoute et encourager la coopération. Elle forme le vœu que ces réunions se dérouleront également dans de bonnes conditions sous les présidences néerlandaise et belge.

***Conference of the Baltic Assembly and the Baltic Council of Ministers “Education, science and innovations – key to sustainable and prosperous regional development in the Baltic States”, Riga, 13 mai 2022***

Mme Patricia Creutz (B) fait rapport de cette conférence de l'Assemblée balte et du Conseil de ministres balte, qui s'est tenue à Riga les 12 et 13 mai 2022 et à laquelle elle a participé en tant que présidente du Parlement du Benelux, avec la Secrétaire générale.

En ouvrant la conférence, la présidente du Parlement letton a souligné que le thème de la conférence traduisait la volonté des parlementaires baltes de traiter d'une question fondamentale. L'enseignement et l'instruction constituent en effet, pour les enfants comme pour les adultes, les fondements d'une société harmonieuse, critique, active et économiquement prospère. L'enseignement joue un rôle important dans la résilience d'une société.

Il est ressorti des différentes présentations que la coopération active entre les États baltes est également encouragée au niveau européen. Le désir d'investir massivement dans la recherche et la numérisation a également été exprimé à plusieurs reprises.

La présidente a indiqué en conclusion que la coopération avec les autres pays baltes les rend plus forts, ce qui est important sur le plan historique et stratégique mais aussi pour relever des défis communs tels les lacunes en matière de capital humain et le vieillissement de la population.

Tijdens het tweede deel bespraken de deelnemers aan de conferentie een nauwere samenwerking van de Baltische staten met het Europees Ruimte-Agentschap en het CERN, die voor de Baltische staten, die relatief klein zijn, veel voordelen met zich meebrengt en heel wat mogelijkheden opent voor Baltische wetenschappers.

Tijdens het derde deel bespraken de deelnemers de rol van het onderwijs bij het bevorderen van de sociale weerbaarheid in de Baltische staten. De voorzitter van de Baltische Assemblee benadrukte dat de invasie van de Russische Federatie in Oekraïne de Baltische staten ertoe heeft aangezet de veerkracht van de samenleving opnieuw te evalueren.

Na deze conferentie kan mevrouw Creutz eens te meer besluiten dat uitwisseling van best practices en structurele samenwerking met de Baltische staten van groot belang zijn, wat ook werd benadrukt door de voorzitter van het Comité van Ministers, de heer Jean Asselborn, tijdens de recente ontmoeting. We hebben veel te leren van elkaar en moeten op moeilijke momenten onze solidariteit tonen. De rol van de Benelux als proeftuin, model en katalysator voor de Europese integratie is des te belangrijker nu de Europese Unie met talrijke uitdagingen te kampen heeft, zoals de oorlog in Oekraïne, de pandemie en de brexit. We hebben gezamenlijke uitdagingen, we moeten proberen ze tezamen het hoofd te bieden.

#### *Meeting of the Health, Welfare and Family Committee of the Baltic Assembly, Tallinn, 9-10 juni 2022*

De heer Peter Ester (N) licht toe dat de voorzitster en hijzelf, op uitnodiging van de commissie Gezondheid, Welzijn en Gezin van de Baltische Assemblee, van 9 tot 10 juni 2022 de vergadering van deze commissie in Tallinn (Estland) hebben bijgewoond.

In Tallinn werd gesproken over de gezondheidsuitdagingen in de Baltische regio en met name over de samenwerking op het gebied van de behandeling en preventie van kanker en over initiatieven van gezamenlijk projecten en aanbestedingen in de gezondheidssector.

De experts hebben in hun toelichting inzichtelijk gemaakt wat de verschillen zijn op het gebied van opsporing en behandeling tussen de Baltische Staten en de rest van Europa. Opvallend is dat er een duidelijke scheidslijn loopt tussen West-Europa en Oost-Europa als het gaat om de preventie en behandeling van kanker. In vergelijkbare landen als Denemarken en Finland liggen de sterftecijfers veel lager dan in de Baltische Staten. Dat roept natuurlijk de vraag op wat er kan verbeterd worden om de cijfers in

Au cours de la deuxième partie, les participants à la conférence ont discuté du renforcement de la coopération des États baltes avec l'Agence spatiale européenne et le CERN. Cette coopération présente de nombreux avantages pour les États baltes qui sont relativement petits et ouvre de nombreuses possibilités aux scientifiques baltes.

Au cours de la troisième partie, les participants ont discuté du rôle de l'enseignement dans le renforcement de la résilience sociale dans les États baltes. Le président de l'Assemblée balte a souligné que l'invasion de l'Ukraine par la Fédération de Russie a incité les États baltes à réévaluer la résilience de la société.

Après cette conférence, Mme Creutz souligne une fois encore, toute l'importance que revêtent l'échange de bonnes pratiques et la coopération structurelle avec les Etats baltes, ce que le Président du Comité de Ministres, M. Jean Asselborn, n'a pas manqué de confirmer lors de la récente réunion. Nous avons beaucoup à apprendre les uns des autres et devons faire preuve de solidarité dans les moments difficiles. Le rôle du Benelux en tant que laboratoire, modèle et catalyseur de l'intégration européenne est d'autant plus important à présent que l'Union européenne est confrontée à de nombreux défis, tels que la guerre en Ukraine, la pandémie et le brexit. Nous nous trouvons face à des défis communs que nous devons nous efforcer de relever ensemble.

#### *Meeting of the Health, Welfare and Family Committee of the Baltic Assembly, Tallinn, 9-10 juin 2022*

M. Peter Ester (N) indique que la présidente et lui-même ont assisté, à l'invitation de la commission de la Santé, du Bien-être et de la Famille de l'Assemblée balte, à la réunion de cette dernière à Tallinn, en Estonie, du 9 au 10 juin 2022.

Il a été question à Tallinn des défis en matière de santé dans la région balte et plus particulièrement de la coopération dans le traitement et la prévention des cancers, ainsi que des initiatives communes concernant des projets et des marchés publics dans le secteur de la santé.

Dans le cadre de leurs présentations, les experts ont fourni un aperçu des différences en matière de détection et de traitement entre les États baltes et le reste de l'Europe. Il est frappant de constater qu'il existe une ligne de démarcation nette entre l'Europe occidentale et l'Europe orientale en matière de prévention et de traitement du cancer. Des pays comparables comme le Danemark et la Finlande ont des taux de mortalité beaucoup plus faibles que les États baltes. Ce constat amène bien évidemment à se demander ce qui peut être amélioré pour faire baisser

de Baltische regio te laten dalen. Een eerste stap kan gezet worden door samenwerking tussen de Baltische Staten of misschien zelfs breder met de Noordse landen. Daarbij kan het gaan over het doorverwijzen van patiënten die gespecialiseerde behandeling nodig hebben, gezamenlijk onderzoek en gezamenlijke medicijnaankoop om de kosten van dure innoverende medicijnen te drukken.

Technologische ontwikkelingen dragen ook bij aan een betere behandeling van patiënten. Om de samenwerking tussen gezondheidszorg en wetenschap te versterken heeft de CERN Baltic Group een voorstel gedaan voor het plaatsen van een onderzoeksfaciliteit in de Baltische regio. Een dergelijke hightech onderzoeksfaciliteit bevordert de coördinatie tussen de Baltische onderzoekscentra met de CERN. Het versterkt en ontwikkelt het Baltische onderzoek in de deeltjesfysica en fungeert als aanjager van de technologie-gemeenschap. Met een onderzoeksfaciliteit in de regio kan men een Baltisch multidisciplinair master en doctoraal studieprogramma in de deeltjesfysica ontwikkelen, wat internationaal ook zeer interessant is.

De ministers uit de verschillende landen lieten weten te werken aan de verbetering van de toegang tot de gezondheidszorg, verbetering van de bestaande plannen voor diagnose en preventie, verbetering van de gezondheidszorg voor kankerpatiënten en daarmee verbetering van de levenskwaliteit van de patiënten.

De ministers zagen ook meerwaarde in de gezamenlijke aankoop van medicijnen. Het ontplooien van een Baltisch initiatief lijkt hen op dit moment het meest voor de hand liggen.

De ministers waren wel kritisch ten aanzien van het voorstel van CERN omdat onvoldoende duidelijk is wat investeringen daarin zullen opleveren. Hoeveel patiënten zullen hiervan profijt hebben? De CERN Baltic Group neemt deze uitdaging aan en zal met een uitgewerkt voorstel komen, wat ondersteund werd door de aanwezige medici, voor wie de meerwaarde van dit project duidelijk is.

Vanuit het Beneluxparlement ging voorzitster Creutz in op de Benelux-samenwerking op het gebied van gezondheidszorg gedurende de COVID-pandemie. Ze verwees naar onze aanbevelingen aan het Comité van Ministers over grensoverschrijdende samenwerking bij de bestrijding van pandemieën, de grensoverschrijdende mobiliteit van patiënten en het waarborgen van ziekenhuiscapaciteit, de gezamenlijke inkoop van geneesmiddelen en medische producten en onze wens

les chiffres dans la région balte. La coopération entre les États, voire même plus largement avec les pays nordiques, pourrait constituer une première étape. Il pourrait s'agir du transfert de patients nécessitant un traitement spécialisé, des travaux de recherche commun et de l'achat en commun de médicaments pour réduire le coût des médicaments innovants coûteux.

Les développements technologiques contribuent également à un meilleur traitement des patients. Pour renforcer la coopération entre les soins de santé et la science, le groupe balte du CERN a proposé d'implanter une installation de recherche dans la région balte. Une telle installation de recherche de haute technologie est de nature à favoriser la coordination entre les centres de recherche baltes et le CERN. Elle renforce et développe la recherche balte dans le domaine de la physique des particules et agit comme un stimulant pour la communauté technologique. Une installation de recherche dans la région permettra de développer un programme d'études pluridisciplinaire balte au niveau du master et du doctorat en physique des particules, ce qui présente également un grand intérêt sur le plan international.

Les ministres des différents pays ont dit œuvrer à l'amélioration de l'accès aux soins de santé, à l'amélioration des plans existants en matière de diagnostic et de prévention, à l'amélioration des soins pour les patients cancéreux et, partant, à l'amélioration de la qualité de vie des patients.

L'achat en commun de médicaments comporte également une valeur ajoutée aux yeux des ministres. Le développement d'une initiative balte leur a paru constituer l'option la plus évidente.

Les ministres ont toutefois émis des critiques sur la proposition du CERN parce que les retombées de l'investissement dans ce projet n'apparaissent pas suffisamment clairement. Combien de patients en bénéficieront? Le groupe balte du CERN relève ce défi et présentera une proposition détaillée que soutiendront les médecins présents pour qui la valeur ajoutée du projet paraît évidente.

Pour le Parlement Benelux, Mme Creutz, présidente, a évoqué la coopération du Benelux en matière de soins de santé pendant la pandémie du COVID. Elle s'est référée à nos recommandations au Comité des Ministres sur la coopération transfrontalière dans la lutte contre les pandémies, à la mobilité transfrontalière des patients et à la sauvegarde des capacités hospitalières, à l'achat en commun de médicaments et de produits médicaux ainsi qu'à notre volonté de jouer un rôle de pionnier au sein de l'Union européenne en permettant la libre circulation

om binnen de Europese Unie een voortrekkersrol te spelen door vrij verkeer van grensoverschrijdende zorg mogelijk te maken zonder administratieve of financiële belemmeringen voor patiënten en zorgprofessionals.

Een mooi voorbeeld van een succesvolle samenwerking is het Verdrag inzake de automatische wederzijdse erkenning van diploma's in het hoger onderwijs tussen de Benelux-landen en de Baltische staten, een unicum in de Europese Unie en wie weet een lichtend voorbeeld.

Het was een inspirerende bijeenkomst waar de heer Ester een aantal ideeën heeft opgedaan voor verdere samenwerking tussen de Baltische Assemblée en het Beneluxparlement die een toegevoegde waarde zouden kunnen hebben. (Applaus)

#### **Neerlegging van antwoorden van de regeringen op vroeger aangenomen aanbevelingen en schriftelijke vragen**

De voorzitster verwelkomt de secretaris-generaal van de Benelux Unie en geeft hem het woord voor de antwoorden op vroeger aangenomen aanbevelingen en schriftelijke vragen, steevast het laatste punt op de agenda.

De heer Alain de Muyser, secretaris-generaal van de Benelux Unie, had één of twee antwoorden willen neerleggen. In totaal moeten er nog zeven antwoorden worden gegeven, maar vijf ervan zijn nog binnen de termijn.

Het eerste antwoord betreft de aanbeveling 920-02 met betrekking tot een specifiek statuut voor de afstandskantoren van maart 2021. Er was een antwoord voorbereid, maar de landen hebben de aandacht erop gevestigd dat er op Europees niveau discussies hierover werden gevoerd op 13 en 14 juni van dit jaar. Het ontwerpantwoord werd teruggetrokken om een geactualiseerd antwoord te kunnen geven. Dat zal er begin juli zijn.

Het tweede antwoord is dat op de aanbeveling 911-02 betreffende duurzame landbouw in de Benelux van 19 juni 2021. De secretaris-generaal hoopte het neer te leggen, maar wacht nog op een definitief antwoord van de landen. Ook dit antwoord zal er begin juli komen.

De heer de Muyser hoopt volgende vergadering volledig bij te zijn en hoopt tevens dat zijn verontschuldigingen zullen worden aanvaard.

De voorzitster vindt actualiseren belangrijk, maar antwoorden ook.

des soins transfrontaliers sans barrières administratives ou financières pour les patients et les professionnels de la santé.

La convention sur la reconnaissance mutuelle automatique des diplômes de l'enseignement supérieur entre les pays du Benelux et les États baltes – qui est unique dans l'Union européenne et constitue, qui sait, un exemple à suivre – est illustrative d'une coopération réussie.

Ce fut une excellente réunion qui a inspiré à M. Ester des idées pour une coopération future entre l'Assemblée balte et le Parlement Benelux, avec une possible valeur ajoutée. (Applaudissements)

#### **Dépôt de réponses des gouvernements à des recommandations et des questions écrites antérieures**

La présidente souhaite la bienvenue au secrétaire général de l'Union Benelux et lui donne la parole pour les réponses à des recommandations et des questions écrites antérieures. Il s'agira du dernier point de l'ordre du jour.

M. Alain de Muyser, secrétaire général de l'Union Benelux, aurait souhaité déposer une ou deux réponses. Sept réponses au total doivent encore être déposées mais nous sommes encore dans les temps pour cinq d'entre elles.

La première réponse concerne la recommandation 920-02 de mars 2021 relative à un statut spécifique pour les bureaux à distance. Une réponse avait été préparée mais les pays ont attiré l'attention sur le fait que de nouvelles discussions ont été menées à ce sujet les 13 et 14 juin de cette année. La proposition de réponse a été rapportée pour permettre de fournir une réponse actualisée. Ce sera pour le début du mois de juillet.

La deuxième réponse concerne la recommandation 911-02 du 19 juin 2021 relative à l'agriculture durable dans le Benelux. Le secrétaire général avait espéré pouvoir la déposer mais il attend encore une réponse définitive des pays. Cette réponse sera également déposée au début du mois de juillet.

M. de Muyser espère être à jour d'ici à la prochaine séance et forme également le vœu que ses excuses soient acceptées.

La présidente considère que l'actualisation est importante mais que les réponses le sont tout autant.

Hiermee is het einde van de zitting bereikt. De voorzitster dankt voorzitter Marcourt voor de ontvangst. Ze dankt ook de heer Rixhon die de werkzaamheden heeft begeleid gedurende deze twee dagen. Ze is de staf erkentelijk voor de wijze waarop het Beneluxparlement werd ontvangen. Niet alleen hebben de verschillende parlementaire assemblees afgevaardigden in het Beneluxparlement, zij zijn er ook trots op dat het Beneluxparlement in hun gebouw vergadert.

Een kwalitatieve vergadering zou onmogelijk zijn zonder de tolken die – onzichtbaar – uitstekend werk verrichten. De voorzitster dankt ook de commissiesecretarissen en het personeel, afkomstig uit de drie landen. Ze dankt de leden voor het goede werk en wenst iedereen een goede terugreis en een goede vakantie. (Applaus)

*De vergadering wordt gesloten om 11.27 uur.*

La session arrive ainsi à son terme. La présidente remercie le président Marcourt pour son accueil. Elle remercie également M. Rixhon qui a supervisé les activités tout au long de ces deux journées. Elle est reconnaissante au personnel de l'accueil qui a été réservé au Parlement Benelux. Les différentes assemblées parlementaires comptent en leur sein des représentants au Parlement Benelux mais elles sont fières de surcroît que le Parlement Benelux se réunisse dans leur enceinte.

Une bonne réunion serait impossible sans les interprètes qui – s'ils sont invisibles – fournissent un excellent travail. La présidente remercie également les secrétaires de commission et le personnel des trois pays. Elle remercie les membres pour l'excellent travail qu'ils ont fourni et souhaite à tous un bon retour et de bonnes vacances. (Applaudissements)

*La séance est levée à 11h27.*