

**Benelux
Interparlementaire
Assemblée**

Zitting 2023

BEKNOPT VERSLAG
VAN DE VERGADERINGEN

Plenumvergaderingen
van 17 en 18 maart 2023 ⁽¹⁾

De Benelux Interparlementaire Assemblée (afgekort “Beneluxparlement”) hield op vrijdag 17 en zaterdag 18 maart 2023 haar plenaire vergadering* onder het voorzitterschap van de heer *Pim van Ballekom*.

**Assemblée
Interparlementaire
Benelux**

Session 2023

COMPTE RENDU
ANALYTIQUE DES RÉUNIONS

Séances plénières
des 17 et 18 mars 2023 ⁽¹⁾

L'Assemblée interparlementaire Benelux (en abrégé “Parlement Benelux”) a tenu ces vendredi 17 et samedi 18 mars 2023 sa séance plénière* sous la présidence de M. *Pim van Ballekom*.

⁽¹⁾ Deze vergadering vond plaats in de Eerste Kamer der Staten-Generaal in Den Haag.

⁽¹⁾ Cette réunion a eu lieu à Première Chambre des États Généraux à la Hague.

VRIJDAG 17 MAART 2023 OM 14 UUR		VENDREDI 17 MARS 2023 À 14 HEURES	
THEMADEBAT DE SPOORWEGAGENDA VOOR REIZIGERSVERVOER IN DE BENELUX VOORZITTER: de heer Yves EVRARD RAPPORTEUR: de heer Jef VAN DEN BERGH		DÉBAT THÉMATIQUE L'AGENDA FERROVIAIRE POUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS DANS LE BENELUX PRÉSIDENT: M. Yves EVRARD RAPPORTEUR: M. Jef VAN DEN BERGH	
OPENING VAN DE VERGADERING		OUVERTURE DE LA SÉANCE	
14.00-14.10	<ul style="list-style-type: none"> • Welkomst- en dankwoord door de heer Pim VAN BALLEKOM, voorzitter van het Beneluxparlement • Welkomstwoord door de heer Jan Anthonie BRUIJN, voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal 	14.00-14.10	<ul style="list-style-type: none"> • Paroles de bienvenue et de remerciement de M. Pim VAN BALLEKOM, président du Parlement Benelux • Paroles de bienvenue de M. Jan Anthonie BRUIJN, président de la Première Chambre des États généraux
14.10-14.20	I – INLEIDING DOOR DE RAPPORTEUR, de heer JEF VAN DEN BERGH	14.10-14.20	I – INTRODUCTION PAR LE RAPPORTEUR, M. JEF VAN DEN BERGH
II – PROBLEEMSTELLING		II – ÉNONCÉ DE LA PROBLÉMATIQUE	
14.20-14.40	Uiteenzetting door de heer Herman WELTER, spoorwegexpert	14.20-14.40	Exposé de M. Herman WELTER, expert en chemins de fer
III – DE POLITIEK VERANTWOORDELIJKEN		III – LES DIRIGEANTS POLITIQUES	
14.40-15.00	<ul style="list-style-type: none"> • Uiteenzetting door mevrouw Vivianne HEIJNEN, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (Nederland) • Uiteenzetting door de heer Georges GILKINET, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit (België) - VIDEOBOODSCHAP • Uiteenzetting door de heer Raphaël ZUMSTEEG, Directeur – Directie Spoorwegen van het ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (Luxemburg) 	14.40-15.00	<ul style="list-style-type: none"> • Exposé de Mme Vivianne HEIJNEN, secrétaire d'état aux Infrastructures et à la Gestion des eaux (Pays-Bas) • Exposé de M. Georges GILKINET, Vice-Premier ministre et ministre de la Mobilité (Belgique) - MESSAGE VIDÉO • Exposé de M. Raphaël ZUMSTEEG, Chargé de direction – Direction des Chemins de Fer au ministère de la Mobilité et des Travaux Publics (Luxembourg)
15.00-15.15	Presentatie van de Prioriteiten 2023 van het Nederlands voorzitterschap van de Benelux Unie Uiteenzetting door de heer Wopke HOEKSTRA, minister van Buitenlandse Zaken en voorzitter van het Comité van Ministers van de Benelux Unie	15.00-15.15	Présentation des Priorités 2023 de la Présidence néerlandaise de l'Union Benelux Exposé de M. Wopke HOEKSTRA, ministre des Affaires étrangères et président du Comité de Ministres de l'Union Benelux
15.15-15.40	GEDACHTEWISSELING	15.15-15.40	ÉCHANGE DE VUES
15.40-15.55	KOFFIEPAUZE	15.40-15.55	PAUSE-CAFÉ

IV – ORGANISATIES VAN GEBRUIKERS VAN HET OPENBAAR VERVOER		IV – ORGANISATIONS D’UTILISATEURS DES TRANSPORTS PUBLICS	
15.55-16.25	<ul style="list-style-type: none"> • Uiteenzetting door de heer Kees SMILDE, beleids- en communicatiemedewerker bij de Vlaamse reizigersorganisatie TreinTramBus • Uiteenzetting door de heer Freek BOS, directeur van de Nederlandse reizigersorganisatie Rover • Uiteenzetting door de heer Herman WILMER van Forum Benelux 	15.55-16.25	<ul style="list-style-type: none"> • Exposé de M. Kees SMILDE, responsable de la politique et de la communication de l’organisation flamande de voyageurs TreinTramBus • Exposé de M. Freek BOS, directeur de l’organisation de voyageurs néerlandaise Rover • Exposé de M. Herman WILMER du Forum Benelux
V – BEST PRACTICES		V – MEILLEURES PRATIQUES	
16.25-16.50	<ul style="list-style-type: none"> • Uiteenzetting door de heer Yves EVRARD, lid van de <i>Conseil Parlementaire Interrégional – Grande Région</i> • Uiteenzetting door de heer Andrius KUPČINSKAS, vicevoorzitter van de Baltische Assemblée • Uiteenzetting door de heer Christof RASCHE, vicevoorzitter van de Landtag van Noordrijn-Westfalen – VIDEOBOODSCHAP • Uiteenzetting door de heer Grégory TEMPREMANT, vertegenwoordiger van het Agentschap van de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai – VIDEOBOODSCHAP 	16.25-16.50	<ul style="list-style-type: none"> • Exposé de M. Yves EVRARD, membre du <i>Conseil Parlementaire Interrégional – Grande Région</i> • Exposé de M. Andrius KUPČINSKAS, vice-président de l’Assemblée balte • Exposé de M. Christof RASCHE, vice-président du Landtag de Rhénanie-du-Nord-Westphalie – MESSAGE VIDÉO • Exposé de M. Grégory TEMPREMANT, représentant de l’Agence de l’Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai – MESSAGE VIDÉO
16.50-17.15	GEDACHTEWISSELING	16.50-17.15	ÉCHANGE DE VUES
17.15-17.30	VI – CONCLUSIES VAN DE RAPPORTEUR, de heer JEF VAN DEN BERGH	17.15-17.30	VI – CONCLUSIONS DU RAPPORTEUR, M. JEF VAN DEN BERGH

ZATERDAG 18 MAART 2023 OM 10 UUR

1. **Opening van de vergadering door de heer Pim van Ballekom, voorzitter van het Beneluxparlement**
 2. *Statement of the Presidium of the Baltic Assembly regarding Russian war crimes and crimes against humanity committed in Ukraine*
Gedachtewisseling
 3. **Thema “Fake News”**
Rapporteur: mevrouw Gwenaëlle Grovonius – Voorstel van aanbeveling – Bespreking – Stemming
 4. **Thema “Overstromingen en waterbeheer”**
Rapporteurs: mevrouw Gwenaëlle Grovonius, mevrouw Cécile Hemmen en de heer Rik Janssen – Voorstel van aanbeveling – Bespreking – Stemming
 5. **Thema “Grensoverschrijdend telewerk”**
Rapporteur: de heer Johan Deckmyn
 - Uiteenzetting door de heer David Bradbury, *Centre for Tax Policy and Administration, Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)* - **Videoboodschap**
 - Uiteenzetting door de heer Joost Korte, *Director-General, Directorate-General for Employment, Social Affairs and Inclusion (Europese Commissie)* - **Videoboodschap**
 - Uiteenzetting door de heer Albert Raedler, *Policy Officer, Directorate-General for Taxation and Customs Union (Europese Commissie)* - **Videoboodschap**
- Gedachtewisseling
6. **Thema “Migratiestromen binnen de Benelux vanuit een internationaal perspectief”**
Tussentijds verslag door mevrouw Gala Veldhoen en mevrouw Patricia Creutz
 7. *Nordic Council Theme Session 2023, Reykjavík, 14-15 maart 2023*
Verslag door mevrouw Patricia Creutz
 8. **Benoeming van het Bureau**
 9. **De rekeningen van het dienstjaar 2022**
Verslag door de heer Daniel Senesael namens de verificateurs

SAMEDI 18 MARS 2023 À 10 HEURES

1. **Ouverture de la séance par M. Pim van Ballekom, président du Parlement Benelux**
 2. *Statement of the Presidium of the Baltic Assembly regarding Russian war crimes and crimes against humanity committed in Ukraine*
Échange de vues
 3. **Thème “Fake News”** Rapporteur: Mme Gwenaëlle Grovonius – Proposition de recommandation – Discussion – Vote
 4. **Thème “Inondations et gestion de l’eau”**
Rapporteurs: Mmes Gwenaëlle Grovonius et Cécile Hemmen et M. Rik Janssen – Proposition de recommandation – Discussion – Vote
 5. **Thème “Travail à domicile transfrontalier”**
Rapporteur: M. Johan Deckmyn
 - Exposé de M. David Bradbury, Centre de politique et d’administration fiscales, Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) - **Message vidéo**
 - Exposé de M. Joost Korte, Directeur général, Directeurat général Emploi, Affaires sociales et Inclusion (Commission européenne) - **Message vidéo**
 - Exposé de M. Albert Raedler, Responsable politique, Directeurat général Fiscalité et Union douanière (Commission européenne) - **Message vidéo**
- Échange de vues
6. **Thème “Les flux migratoires au sein du Benelux dans une perspective internationale »**
Rapport intermédiaire par Mme Patricia Creutz et Mme Gala Veldhoen
 7. *Nordic Council Theme Session 2023, Reykjavík, 14-15 mars 2023*
Rapport par Mme Patricia Creutz
 8. **Nomination du Bureau**
 9. **Les comptes de l’exercice 2022**
Rapport par M. Daniel Senesael au nom des vérificateurs

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

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

**Plenaire vergadering
van vrijdag 17 maart 2023**

Opening van de vergadering

De voorzitter, de heer *Pim van Ballekom* (N), opent de vergadering om 14.08 uur in de Eerste Kamer der Staten-Generaal van Nederland te Den Haag.

De *voorzitter* heet iedereen welkom in dit tijdelijke onderkomen van de Eerste Kamer, terwijl ondertussen het Binnenhof grondig wordt gerestaureerd. Hopelijk kan het volgende Nederlandse voorzitterschap aan het Binnenhof worden gehouden. Welkom ook in het mooie en voorlopig zonovergoten Den Haag.

Hij hoopt op een levendige en inhoudsvolle discussie. Als alles vlot verloopt, kunnen we straks nog een geleid bezoek brengen aan museum Mauritshuis, waarna een goed maal wacht. Alvast dank aan de heer *Jan Anthonie Bruijn*, voorzitter van de Eerste Kamer, die onze assemblee de gastvrijheid verleent voor deze plenaire vergadering. (*Applaus*)

De heer *Jan Anthonie Bruijn*, voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, heet op zijn beurt iedereen welkom in “zijn” Senaat. Zes jaar geleden opende het vorige Nederlandse voorzitterschap in de Eerste Kamer aan het Binnenhof. Daar hebben nu grondige renovatiewerken plaats, en daarom is de Senaat, samen met de Raad van State, sinds de zomer van 2021 tijdelijk gevestigd in het historische gebouw waar we ons nu bevinden.

Op deze tijdelijke locatie is gekozen voor een sobere, maar doelmatige inrichting. Zo zijn de bankjes een moderne kopie van de bankjes in de oude zaal, evenals het rostrum en de regeringstafel. Alles is gemaakt van gerecyclede materialen. We hebben ook enkele souvenirs meegenomen. Zo horen de inktpotjes bij de zaal aan het Binnenhof. Bovendien kregen de zes lampen die de twaalf provincies aan de Senaat schonken in 1995, ook een plaats in dit nieuwe gebouw.

Eergisteren hadden in Nederland de verkiezingen voor de Provinciale Staten plaats. Dat krijgt onze bijzondere aandacht, want de leden van de Provinciale Staten kiezen op 30 mei de nieuwe leden van de Eerste Kamer.

De onlosmakelijke verbondenheid van de provincies met de Senaat ziet men ook in het grote kunstwerk in deze plenaire zaal. Het schilderij is verdeeld in twaalf vlakken van verschillende grootte, net zoals de twaalf

**Séance plénière
du vendredi 17 mars 2023**

Ouverture de la séance

Le président, M. *Pim van Ballekom* (N), ouvre la séance à 14 h 08 à la Première Chambre des États généraux des Pays-Bas, à La Haye.

Le *président* souhaite la bienvenue à tous au siège temporaire de la Première Chambre, le Binnenhof étant actuellement en pleine restauration. Il est à espérer que la prochaine présidence néerlandaise pourra se tenir au Binnenhof. Bienvenue également dans la belle ville de La Haye, pour l’instant baignée de soleil.

Il espère une discussion animée et substantielle. Si tout se passe bien, nous aurons encore ultérieurement une visite guidée du musée Mauritshuis, suivie d’un bon repas. D’ores et déjà merci à M. *Jan Anthonie Bruijn*, Président de la Première Chambre, d’accueillir notre assemblée pour cette session plénière. (*Applaudissements*)

M. *Jan Anthonie Bruijn*, Président de la Première Chambre des États Généraux, souhaite à son tour la bienvenue à tous au sein de “son” assemblée. Il y a six ans, la précédente présidence néerlandaise s’était ouverte à la Première Chambre, au Binnenhof qui fait actuellement l’objet de gros travaux de rénovation. C’est pourquoi, depuis l’été 2021, la Première Chambre et le Conseil d’État sont provisoirement installés dans le bâtiment historique où nous nous trouvons actuellement.

Pour cet emplacement temporaire, nous avons opté pour une configuration sobre mais résolument tournée vers l’avenir. Par exemple, les bancs sont une copie moderne de ceux de l’ancienne salle, tout comme la tribune et la table du gouvernement. Tout est fait de matériaux recyclés. Nous avons également emporté quelques souvenirs. Ainsi, les encriers viennent de la salle du Binnenhof. En outre, les six lampes que les 12 provinces ont offertes à la Première Chambre en 1995 ont également trouvé leur place dans ce nouveau bâtiment.

Avant-hier, les élections des conseils provinciaux se sont tenues aux Pays-Bas. Nous y accordons une attention particulière, car les membres des États provinciaux éliront les nouveaux membres de la Première Chambre le 30 mai.

Le lien indissociable entre les provinces et la Première Chambre est également illustré par la grande œuvre d’art qui orne cette salle plénière. Le tableau comprend 12 plans de dimensions différentes, à l’image

provincies alle een eigen omvang hebben. De 75 verticale banen refereren aan de 75 leden van de Eerste Kamer. Dat alles is vervat in begrensde rechthoeken, zoals fracties die duidelijk afgebakend van elkaar politiek bedrijven, maar samen toch één geheel vormen. Het kunstwerk van Navid Nuur is een oproep aan de parlementsleden om zich in het debat altijd te verplaatsen in de standpunten van de ander. Een kwestie kan er immers voor iedere senator of voor iedere fractie anders uitzien, net zoals dit kunstwerk er anders uitziet volgens eenieders positie in deze zaal. Maar samen zien we het geheel.

De heer Bruijn wil nu hulde brengen aan een collega die als geen ander de kunst van het reflecteren verstond en die we voortaan moeten missen in de Eerste Kamer én in het Beneluxparlement, waarvan hij ondervoorzitter was: Peter Ester, die in december overleed.

Peter was een hardwerkende, toegewijde collega, deskundig en krachtig in het debat. Hij was humoristisch en harmonieus over de fracties heen. De zorgvuldige manier waarop hij politiek bedreef, is een voorbeeld voor ons allen. Het is zeer verdrietig dat hij deze zitting onder Nederlands voorzitterschap niet heeft kunnen meemaken.

Op de agenda van deze Benelux-tweedaagse staat een aantal onderwerpen die van groot belang zijn voor onze regio, zoals de spoorwegagenda en het waterbeheer. Tot slot zal hopelijk ook het voorzitterschap van de heer Pim van Ballekom, lid van de Eerste Kamer, bekrachtigd worden. De heer Bruijn wenst de vergadering een goede zitting toe. (*Applaus*)

Mededelingen

Berichten van verhindering

Vrijdag: mevrouw Carla Moonen.

Vrijdag en zaterdag: de dames Alessia Claes en Tinne Rombouts en de heer Daniel Senesael.

Wijzigingen

Nederlandse delegatie

De heer Raymond Knops heeft afscheid genomen van het Beneluxparlement. Er is nog geen vervanger aangeduid, dat zal gebeuren na de nieuwe samenstelling van de Eerste Kamer.

des 12 provinces qui ont chacune leur propre taille. Les 75 bandes verticales renvoient aux 75 membres de la Première Chambre. Le tout est contenu dans des rectangles délimités, à l'image des groupes politiques qui se démarquent clairement les uns des autres tout en formant un ensemble. L'œuvre de Stefano Navid Nuur invite les députés à toujours se mettre à la place de l'autre dans les débats. Une question peut en effet être appréhendée différemment par chaque sénateur ou groupe, tout comme cette œuvre d'art apparaît différente selon la position de chacun dans cet hémicycle. Mais ensemble, nous en percevons la totalité.

M. Bruijn souhaite maintenant rendre hommage à un collègue qui, comme nul autre, comprenait l'art de la réflexion et qui nous manquera au sein de la Première Chambre et du Parlement Benelux dont il était vice-président: M. Peter Ester est décédé en décembre.

Peter était un collègue très travailleur et dévoué, bien informé et fort dans les débats. Il savait manier l'humour et préconisait l'harmonie par-delà les groupes politiques. Sa manière attentive de faire la politique est un exemple pour nous tous. Il est éminemment regrettable qu'il n'ait pu vivre cette session sous la présidence néerlandaise.

L'ordre du jour de cette session Benelux de deux jours comprend un certain nombre de questions d'une grande importance pour notre région, telles que l'agenda ferroviaire et la gestion de l'eau. Enfin, nous espérons que la présidence de M. Pim van Ballekom, membre de la Première Chambre, sera également confirmée. M. Bruijn souhaite à l'assemblée une séance fructueuse. (*Applaudissements*)

Communications

Avis d'empêchement

Vendredi: Mme Carla Moonen.

Vendredi et samedi: Mmes Alessia Claes et Tinne Rombouts et M. Daniel Senesael.

Modifications

Délégation néerlandaise

M. Raymond Knops a quitté le Parlement Benelux. Son remplaçant n'a encore été désigné; il le sera lorsque la nouvelle composition du Sénat sera connue.

Praktische mededelingen

De plenaire vergadering van vanmiddag zal tot ongeveer 17.30 uur duren.

Het debat zal even worden onderbroken rond 15 uur, zodat de heer Wopke Hoekstra, voorzitter van het Comité van Ministers van de Benelux Unie en Nederlands minister van Buitenlandse Zaken, de prioriteiten van het Nederlandse voorzitterschap van de Benelux Unie kan toelichten. Daarna zal het debat worden voortgezet.

Omstreeks 15.40 uur zullen we een koffiepauze houden en na afloop van de vergadering, van 18 uur tot 19 uur, kunnen we deelnemen aan een rondleiding in het Mauritshuis, gevolgd door het dinerbuffet in de Nassauzaal.

De vergadering wordt gestreamd op de website van de Eerste Kamer.

We gaan nu over tot het themadebat over de spoorwegagenda voor reizigersvervoer in de Benelux. Het zal worden ingeleid door de heer Yves Evrard, voorzitter van de commissie Financiën en Mobiliteit, en door de heer Jef Van den Bergh, rapporteur.

THEMADEBAT OVER DE SPOORWEGAGENDA VOOR REIZIGERSVERVOER IN DE BENELUX

De *voorzitter* draagt het voorzitterschap over aan de heer Yves Evrard (B), voorzitter van de commissie Financiën en Mobiliteit.

De *voorzitter* opent het themadebat en vraagt de timing te respecteren.

I. Inleiding door de rapporteur

De heer *Jef Van den Bergh* (B), rapporteur, herinnert eraan dat het doel van spoorwegen is om mensen, landen en economieën te verbinden. Grensoverschrijdend treinverkeer kwam al meermaals aan bod in dit parlement.

Daarbij speelde de Fyra een hoofdrol. Vooral voor het verkeer tussen België en Nederland was de Fyra belangrijk, maar het verkeer naar Luxemburg kwam telkens ook ter sprake. Veertig dagen reed de Fyra tussen België en Nederland, op 18 januari 2013 werd ze uit dienst genomen. Op 28 januari 2013 werd in het Beneluxparlement een groot debat gevoerd, samen met de bevoegde commissies van de Tweede Kamer en het Belgische Parlement. Intussen werden de voertuigen verkocht aan

Communications pratiques

La session plénière de cet après-midi durera jusqu'à 17h30 environ.

Le débat sera brièvement interrompu vers 15 heures pour permettre à M. Wopke Hoekstra, président du Comité de ministres de l'Union Benelux et ministre néerlandais des Affaires étrangères, de présenter les priorités de la présidence néerlandaise de l'Union Benelux. Le débat se poursuivra ensuite.

Nous ferons une pause-café vers 15h40 et, à l'issue de la séance, nous pourrons participer de 18h00 à 19h00 à une visite du Mauritshuis qui sera suivie d'un buffet dînatoire dans la salle Nassau.

La séance sera retransmise sur le site web de la Première Chambre.

Nous passons maintenant au débat thématique sur l'agenda ferroviaire pour le transport de passagers dans le Benelux. Il sera introduit par M. Yves Evrard, président de la commission des Finances et de la Mobilité, et par M. Jef Van den Bergh, rapporteur.

DÉBAT THÉMATIQUE SUR L'AGENDA FERROVIAIRE POUR LE TRANSPORT DE PASSAGERS DANS LE BENELUX

Le *président* cède la présidence à M. Yves Evrard (B), président de la commission des Finances et de la Mobilité.

Le *président* ouvre le débat thématique et insiste sur le respect du timing.

I. Introduction par le rapporteur

M. *Jef Van den Bergh* (B), rapporteur, rappelle que l'objectif des chemins de fer est de relier les personnes, les pays et les économies. Le thème du trafic ferroviaire transfrontalier a déjà été discuté à plusieurs reprises au sein de ce Parlement.

Le Fyra a joué à cet égard un rôle majeur. Si le Fyra était particulièrement important pour les liaisons entre la Belgique et les Pays-Bas, il a chaque fois été question aussi du trafic vers le Luxembourg. Pendant quarante jours, le Fyra a circulé entre la Belgique et les Pays-Bas; le 18 janvier 2013, il a été retiré du service. Le 28 janvier 2013, un large débat a eu lieu au Parlement Benelux, avec les commissions compétentes de la Deuxième Chambre et du Parlement belge. Entre-temps, les

Trenitalia. Voordien was er nochtans veel enthousiasme, zoals bleek tijdens een commissievergadering op 4 april 2011. Daar werd ook gesproken over de Europese intercitytrein Brussel-Luxemburg-Straatsburg, die er tegen 2017 zou komen. Door de komst van de Fyra werd de Beneluxtrein geschrapt. Dat leidde tot heel wat ongenoegen en de aanbeveling van 15 december 2012. De inleiding van de bijzondere commissiezitting van 2013 kan nog steeds gelden als *mission statement*. Op die vergadering vroegen vertegenwoordigers van de treingebruikers een snelle verbinding Brussel-Amsterdam, een verbinding Brussel-Breda-Eindhoven/Den Bosch en een IC-trein Roosendaal-Antwerpen. Er werd aan toegevoegd dat dit een gesubsidieerde dienst mag zijn. Ook de verbinding Maastricht-Luik en Hamont-Weert werden genoemd. Daarnaast kwam ook de verbinding Brussel-Luxemburg ter sprake. Toenmalig senator Bellot stelde een lijn Brussel-Zürich met kantelbaktreinen voor, maar ook dat plan stierf een stille dood.

In 2014-2015 werden commissievergadering gehouden over Euregionaal openbaar vervoer, dat eerder slechter dan beter was geworden, wat leidde tot de aanbeveling van 13 juni 2015. Op die basis kan vandaag worden voortgewerkt. Op die aanbeveling werd positief geantwoord door de regeringen. Er zou een railagenda worden opgesteld en voor het spoorverkeer zou de Benelux als binnenland worden beschouwd. De balans oogt vandaag eerder karig.

Er moet vandaag een overzicht worden gemaakt van wat nodig is. De drielandentrein (Luik-Maastricht-Aken) komt er in december. De andere trajecten moeten er ook komen en we moeten de regeringen ertoe aanzetten om voor het spoor de grenzen effectief te laten verdwijnen. (*Applaus*)

II. Probleemstelling

De heer *Herman Welter*, spoorwegexpert (België), voelt zich een echte “Beneluxer”. Hij heeft de Nederlandse nationaliteit en heeft Rotterdams bloed. Hij kon ook voor het eerst voor de Eerste Kamer stemmen. Hij woont in België en heeft Luxemburgse voorouders, zoals zijn naam laat vermoeden.

Met behulp van een PowerPointpresentatie geeft hij een overzicht van de bestaande grensovergangen per spoor in de Benelux. In het noorden is er al meteen slecht nieuws, want de overgang tussen Groningen en het Duitse Leer is momenteel niet in gebruik, nadat een vrachtschip in 2015 tegen de spoorwegbrug over de

voitures ont été vendues à Trenitalia. Mais avant cela, l'enthousiasme avait été grand, comme l'a montré une réunion de la commission parlementaire le 4 avril 2011. Il y a également été question du train interurbain européen Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg, dont l'arrivée était prévue pour 2017. Avec la mise en service du Fyra, le train Benelux a été supprimé. Cela a provoqué beaucoup de mécontentement et donné lieu à la recommandation du 15 décembre 2012. L'introduction à la réunion de commission spéciale de 2013 peut encore et toujours être considérée comme une *mission statement*. Lors de cette réunion, les représentants des usagers des trains ont demandé la mise en place d'une liaison rapide Bruxelles-Amsterdam, une liaison Bruxelles-Breda-Eindhoven/Den Bosch et un train IC Roosendaal-Anvers. Il a été ajouté qu'il pourrait s'agir d'un service subventionné. Les liaisons Maastricht-Liège et Hamont-Weert ont également été mentionnées, de même que la liaison Bruxelles-Luxembourg. Le sénateur Bellot avait proposé à l'époque une ligne Bruxelles-Zurich desservie par des trains pendulaires, mais ce projet a également été abandonné.

En 2014-2015, des réunions de commission ont été organisées sur les transports publics eurégionaux qui s'étaient détériorés plutôt qu'améliorés, ce qui a abouti à la recommandation du 13 juin 2015. Le travail peut se poursuivre aujourd'hui sur cette base. Cette recommandation a donné lieu à une réponse positive des gouvernements. Un agenda ferroviaire sera élaboré et, pour le trafic ferroviaire, le Benelux sera considéré comme une zone intérieure. À ce jour, le bilan est plutôt maigre.

Il convient de faire le point aujourd'hui sur ce qui doit être fait. Le train des trois pays (Liège-Maastricht-Aix-la-Chapelle) est prévu pour décembre. Les autres lignes sont également attendues et nous devons pousser les gouvernements à supprimer effectivement les frontières en matière ferroviaire. (*Applaudissements*)

II. Énoncé du problème

M. *Herman Welter*, expert ferroviaire (Belgique) dit être un véritable “Beneluxien”. Il possède la nationalité néerlandaise et a dans les veines du sang rotterdamois. Il a également pu voter pour la première fois pour la Première Chambre. Il habite en Belgique et a des ancêtres luxembourgeois, comme en atteste son patronyme.

À l'aide d'une présentation PowerPoint, il donne un aperçu des passages frontaliers ferroviaires existant dans le Benelux. Concernant le nord, les nouvelles sont d'emblée mauvaises: le passage entre Groningue et la Leer allemande est actuellement inutilisable après qu'un bateau de marchandises a heurté le pont ferroviaire sur

Eems is gevaaren. Een brug voor autoverkeer zou allang hersteld zijn geweest. Men hoopt op een reactivering in 2024, maar wellicht wordt het eerder 2028.

De lijn tussen Coevorden en Nordhorn kan wellicht in 2025 weer in gebruik worden genomen, dankzij een goede samenwerking tussen Infrastructuur en Waterstaat in de provincie Drenthe en de deelstaat Nedersaksen.

In het oosten van onze regio is de Drielandentrein voorlopig een tweelandentrein: hij rijdt tussen Maastricht en Aken, maar Luik wordt pas vanaf december 2023 bediend. Bureaucratische en strenge Europese regels hebben hier voor vertraging gezorgd. Wel is er de tijdens WOI door Duitsland gebouwde Montzenroute, een lijn voor goederenvervoer. Voor personenvervoer zijn er de klassieke en de hogesnelheidslijnen tussen België en Duitsland via Aachen-Süd-Grenze.

De heer Welter focust zich hierna op het Groothertogdom Luxemburg. Daar zijn vooral verschillende grensovergangen met Frankrijk. De reis tussen Luxemburg en Luik via Gouvy, met één trein per uur in beide richtingen, is indertijd gered door het groothertogdom, gelukkig maar.

Ter studie ligt een verbinding tussen het Franse Reims en het Belgische Dinant en verder naar Brussel, via Givet, maar dat lijkt eerder luchtfietsrij. Dit zou een bijzonder duur project worden voor een erg lage bezetting.

Laten we meer westelijk de zuidgrens van België bekijken. Om het uur is er een verbinding tussen Doornik enerzijds en Kortrijk anderzijds met het Franse Lille. De rechtstreekse treinen die Luik en Antwerpen met Lille verbinden, zijn jammer genoeg geschrapt. Als mensen moeten overstappen, resulteert dat altijd in een verlies aan reizigers.

Wat de grens tussen Nederland en België betreft: er is wel nog een goederentrein tussen Gent en Terneuzen, via Sas van Gent, maar de reizigerstrein verdween. Een reactivering zou wellicht onbetaalbaar zijn als men het aantal verwachte reizigers bekijkt.

De stoptrein tussen Antwerpen en Roosendaal rijdt maar om het uur en het materieel is heel oncomfortabel. Als men mensen uit de auto wil halen, moet de frequentie naar omhoog en moeten de treinstellen moderner

l'Ems en 2015. S'il s'était agi d'un pont destiné au trafic automobile, il aurait été réparé depuis longtemps. On espère que l'ouvrage sera réactivé en 2024, mais ce sera sans doute plutôt en 2028.

La ligne entre Coevorden et Nordhorn pourrait être remise en service en 2025, grâce à une bonne coopération entre les services d'infrastructure et de gestion des eaux de la province de Drenthe et du Land de Basse-Saxe.

Dans l'est de notre région, le train des trois pays n'est pour l'instant qu'un train de deux pays: il circule certes entre Maastricht et Aix-la-Chapelle mais Liège ne sera desservie qu'à partir de décembre 2023. La bureaucratie et les règles européennes strictes ont provoqué des retards à ce niveau. Il existe cependant pour le transport de marchandises la ligne de Montzen, construite par l'Allemagne pendant la Première Guerre mondiale. Pour le transport de passagers, il y a la ligne classique et la ligne à grande vitesse entre la Belgique et l'Allemagne via Aix-la-Chapelle-Sud-Grenze.

M. Welter traite ensuite du Grand-Duché de Luxembourg, où il existe plusieurs traversées de frontières avec la France. Le trajet entre le Luxembourg et Liège via Gouvy, avec un train par heure dans les deux sens, a fort heureusement été préservé à l'époque par le Grand-Duché.

Un trajet reliant la ville française de Reims et la ville belge de Dinant puis Bruxelles via Givet est à l'étude mais le projet paraît un peu chimérique. Il s'agirait d'un projet extrêmement coûteux pour un taux d'occupation très faible.

Plus à l'ouest se trouve la frontière sud de la Belgique. Toutes les heures, il y a une liaison entre la ville française de Lille et celle de Tournai d'une part et Courtrai d'autre part. Malheureusement, les trains directs reliant Liège et Anvers à Lille ont été supprimés. Lorsque les voyageurs sont contraints de changer de train, on enregistre toujours une perte de passagers.

En ce qui concerne la frontière entre les Pays-Bas et la Belgique, il existe toujours un train de marchandises entre Gand et Terneuzen via Sas van Gent, mais le train de passagers a disparu. Une réactivation coûterait probablement trop cher si l'on considère le nombre de passagers attendus.

Le train local entre Anvers et Roosendaal ne circule que toutes les heures et le matériel roulant est très inconfortable. Si l'on veut que les gens abandonnent leur voiture, il faut augmenter la fréquence et moderniser les

worden, maar dat lijkt om een of andere reden bijzonder moeilijk.

De hogesnelheidstreinen tussen België en Nederland (Eurostar en Beneluxtrein) rijden over een lijn die al in 2007 werd aangelegd, naast de autoweg, maar die pas heel wat later in gebruik werd genomen. Hier heeft altijd een gebrek aan visie geregeerd, vooral vanwege de NMBS. Het heel slim ingeplante station Noorderkempen blijft door de lage frequentie van deze treinen onderbenut. Daar had men een groot Park&Ride-gebouw moeten neerzetten, zodat mensen om het halfuur of om het kwartier een trein naar Antwerpen of naar Breda en de Randstad hadden kunnen nemen. De huidige Antwerpse P&R-gebouwen staan helemaal fout ingeplant, met name aan het einde van de file, waardoor die gebouwen amper gebruikt worden. Noorderkempen was daarvoor de geschikte plaats geweest. Dan had men kunnen uitpakken met de slogan “Om het kwartier en in een kwartier naar hartje Antwerpen. Zonder files en parkeerzorgen”.

De heer Welter concentreert zich dan op wat er in 2025 aan nieuwigheden te verwachten is. De NS heeft nieuwe treinen gekocht, de Intercity Nieuwe Generatie, zowel voor binnenlands gebruik als voor de Beneluxtrein Amsterdam-Brussel. Zij moeten de Fyra vervangen. Ook de NMBS heeft daarvoor zeer moderne I11-rijtuigen en vierspanningslocomotieven besteld. Wel gaan er geruchten over het schrappen van stations onderweg: Breda, Berchem, Mechelen. Dat zou bijzonder jammer zijn, want een Beneluxtrein moet steden verbinden. Wie snelheid wil heeft de Eurostar tot zijn beschikking.

Deutsche Bahn wil, ook vanaf 2025, lagevloerstellen inzetten op de ICE-verbinding tussen Amsterdam en Berlijn, die snelheden van 230 km/u zal halen.

De heer Welter heeft een moeilijke kwestie voor het einde bewaard: de modernisering van de lijn Brussel-Luxemburg. Het duurt meer dan drie uur om die 220 kilometer te overbruggen, zo kan de trein nooit een alternatief zijn voor de snelweg. De werken begonnen in 2007 en zullen aanslepen tot 2031. Er werd al 900 miljoen euro geïnvesteerd en er is nog eens 310 miljoen euro begroot. Wat als Infrabel zou beknibben op zijn budget? In 1983 legde de trein die afstand een kwartier sneller af dan in 2023. Wat wordt het in 2031, wanneer een snelheid van 160 km/u gehaald moet worden? Hoeveel stopplaatsen zullen er dan nog zijn? In 1983 reed ook de Trans Europe Express nog die Brussel met Luxemburg verbond in 2u24”. Ook de internationale (nacht)treinen naar Zwitserland en Italië zijn verdwenen.

rames mais, pour une raison ou une autre, cela semble extrêmement difficile.

Les trains à grande vitesse entre la Belgique et les Pays-Bas (Eurostar et train Benelux) circulent sur une ligne construite dès 2007, à côté de l'autoroute, mais mise en service bien plus tard. Un manque de vision a toujours prévalu ici, principalement du fait de la SNCB. La gare de Noorderkempen, planifiée de manière très intelligente, reste sous-utilisée en raison de la faible fréquence de ces trains. Un grand Park&Ride aurait dû y être construit afin que les gens puissent bénéficier d'un train pour Anvers ou pour Breda et Randstad toutes les demi-heures ou toutes les 15 minutes. L'implantation des actuels bâtiments P&R d'Anvers, à savoir en bout de file, est totalement erronée de sorte qu'ils ne sont guère utilisés. Noorderkempen aurait été l'endroit approprié pour cela. Le slogan aurait alors pu être: “Un train toutes les 15 minutes vers le cœur d'Anvers. Sans embouteillage ni soucis de stationnement”.

M. Welter s'e concentre ensuite sur les nouveautés à attendre en 2025. Les NS ont acheté de nouveaux trains, les Intercity Nouvelle Génération, à la fois pour l'usage domestique et pour le train Benelux Amsterdam-Bruxelles. Ils sont destinés à remplacer les Fyra. La SNCB a également commandé des voitures I11 très modernes et des locomotives quadri-tensions à cet effet. Toutefois, des rumeurs font état de la suppression de gares sur le trajet: Breda, Berchem, Malines. Ce serait d'autant plus regrettable qu'un train Benelux a pour vocation de relier des villes. Ceux qui privilégient la vitesse disposent toujours de l'Eurostar.

Deutsche Bahn souhaite, également à partir de 2025, utiliser des voitures de plancher bas sur la liaison ICE entre Amsterdam et Berlin qui atteindra une vitesse de 230 km/h.

M. Welter a gardé une question délicate pour la fin: la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg. Il faut plus de trois heures pour parcourir ces 220 kilomètres. Dans ces conditions, le train ne pourra jamais être une alternative à l'autoroute. Les travaux ont débuté en 2007 et se poursuivront jusqu'en 2031. 900 millions d'euros ont déjà été investis et 310 millions supplémentaires ont été budgétés. Qu'advierait-il si Infrabel rognait sur son budget? En 1983, les trains mettaient 15 minutes de moins qu'en 2023 pour parcourir la distance. Qu'en sera-t-il en 2031, lorsque la vitesse devra atteindre 160 km/h? Combien d'arrêts y aura-t-il alors? Le Trans Europe Express circulait encore en 1983, reliant Bruxelles et Luxembourg en 2h24. Les trains internationaux (de nuit) vers la Suisse et l'Italie ont également disparu.

Tot slot is er nog de verbinding Antwerpen-Weert, een lang gekoesterde wens. Al in de jaren 90 heeft de NMBS aan de NS aangeboden om met de dieseltrein die in Neerpelt eindigde, gratis door te rijden naar Weert. Nederland heeft dat altijd geweigerd, uit angst dat de Belgen op die manier hun droom van de reactivering van de IJzeren Rijn zouden realiseren. De Nederlandse staatssecretaris Heijnen is de toestand ter plaatse gaan bekijken. Een rechtstreekse verbinding tussen Antwerpen en Weert zou sociaal-economisch erg rendabel zijn. Waarom kunnen zulke evidente beslissingen niet sneller worden genomen?

In het middengebied van de Benelux zijn veel kansen gemist doordat men destijds van zo weinig visie blijkt heeft gegeven. Spoorbaanvakken werden kortzichtig gesloten wegens een (zogenaamd) gebrek aan reizigers, maar men heeft nooit het grotere geheel gezien. Nu zijn er zoveel missing links dat vervoer per trein dikwijls onaantrekkelijk is geworden. Als men die vakken open had gehouden was er nu een verbinding geweest tussen in het zuiden Brussel, Leuven, Antwerpen en Hasselt en in het noorden Tilburg, Eindhoven, Utrecht en Amsterdam. Een reactivering van de ontbrekende schakels (Turnhout-Tilburg en Aarschot-Herentals) is door de ruimtelijke wanorde in Vlaanderen helaas onmogelijk. De heer Welter moet dus concluderen dat het middengebied zo goed als spoorloos is. (*Applaus*)

III. De politiek verantwoordelijken

De heer *Pim van Ballekom* (N), voorzitter van het Beneluxparlement, verwelkomt staatssecretaris Heijnen. Minister Hoekstra is wat vertraagd.

Mevrouw *Vivianne Heijnen*, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (Nederland), voelt zich als geboren en getogen Limburgse thuis in de context van de Benelux en bij het thema grensoverschrijdend personenvervoer op het spoor. Voor wie in een grensregio woont, vallen de verschillen tussen de landen vaak weg. Op het spoor bestaan die grenzen jammer genoeg nog wel. Omdat het voor de mensen en onze economie belangrijk is makkelijk en comfortabel de grenzen te kunnen passeren, zet de staatssecretaris zich in voor het versterken van het internationale personen- en goederenvervoer, nationaal, bilateraal en op EU-niveau. In Benelux-verband kan een stevige positie richting Europa worden ingenomen.

Er is veel verbetering mogelijk. Grenzen vormen nog vaak een barrière. Grensgebieden moeten meer

Enfin, il y a encore la liaison Anvers-Weert, un espoir longtemps caressé. Dans les années 1990, la SNCB a proposé aux NS d'utiliser gratuitement le train diesel qui s'arrêtait à Neerpelt pour continuer jusqu'à Weert. Les Pays-Bas ont toujours refusé, craignant que les Belges ne réalisent ainsi leur rêve de réactiver le Rhin de fer. La secrétaire d'État néerlandaise, Mme Heijnen s'est rendue sur place pour se rendre compte de la situation. Une liaison directe entre Anvers et Weert serait très rentable sur le plan socio-économique. Pourquoi des décisions aussi évidentes ne peuvent-elles être prises plus rapidement?

Dans la région centrale du Benelux, de nombreuses possibilités ont été ignorées en raison d'un manque de vision à l'époque. Des tronçons ferroviaires ont fait l'objet d'une décision de fermeture à courte vue en raison d'un (prétendu) manque de passagers, mais la vision d'ensemble n'a jamais été prise en compte. Aujourd'hui, il y a tellement de chaînons manquants que le transport par train est souvent devenu inintéressant. Si ces tronçons avaient été maintenus ouverts, il y aurait aujourd'hui une liaison entre Bruxelles, Louvain, Anvers et Hasselt au sud et Tilburg, Eindhoven, Utrecht et Amsterdam au nord. La réactivation des chaînons manquants (Turnhout-Tilburg et Aarschot-Herentals) est malheureusement impossible en raison du désordre spatial en Flandre. Force est donc à M. Welter de conclure que la région médiane est pour ainsi dire dépourvue de voies ferrées. (*Applaudissements*)

III. Les responsables politiques

M. *Pim van Ballekom* (N), président du Parlement Benelux, souhaite la bienvenue à la secrétaire d'État, Mme Heijnen. Le ministre Hoekstra a été quelque peu retardé.

Pour être née et avoir grandi dans le Limbourg, Mme *Vivianne Heijnen*, secrétaire d'État à l'Infrastructure et à la Gestion des eaux (Pays-Bas), est familiarisée avec le thème du transport ferroviaire transfrontalier de passagers. Pour ceux qui vivent dans une région frontalière, les différences entre les pays s'estompent souvent. Malheureusement, ces frontières existent toujours en ce qui concerne les chemins de fer. Pouvoir traverser les frontières facilement et confortablement étant important pour les personnes et notre économie, la secrétaire d'État s'emploie à renforcer le transport international de passagers et de marchandises, au niveau national, bilatéral et européen. Une position forte vis-à-vis de l'Europe peut être adoptée dans le contexte du Benelux.

Beaucoup d'améliorations sont possibles. Les frontières sont encore souvent un obstacle. Les régions

beschouwd worden als één marktregio. Het is belangrijk om over de grenzen te kijken en de verbinding met de buurlanden op te zoeken. De aanleg van grensoverschrijdend spoor vraagt soms grote investeringen. Mevrouw Heijnen zet zich in voor “slimme verbindingen” die gebruik maken van bestaande sporen, zoals de Drielandentrein Aken-Heerlen-Maastricht-Luik, die eind december zou moeten rijden. Er kunnen ook stappen worden gezet voor het gemakkelijker maken van de aankoop van tickets, aantrekkelijkere en overzichtelijkere tarieven en efficiëntere reisinformatie.

Vorig jaar heeft de staatssecretaris het werkprogramma Internationaal Spoor naar de Tweede Kamer gestuurd, een opmaat naar de Strategie Internationaal Spoor die samen met de buurlanden moet worden uitgewerkt. Intussen is het belangrijk dat er in de praktijk veranderingen komen. Internationaal spoorvervoer staat hoog op de politieke agenda en is populair onder reizigers. Het aanbod moet meegroeien. De trein is steeds vaker een volwaardig alternatief voor de auto of het vliegtuig.

Het is de ambitie van staatssecretaris Heijnen om het grensoverschrijdend spoorvervoer te verbeteren en zo een bijdrage te leveren aan gezonde en sterke grensregio's. (*Applaus*)

Presentatie van de Prioriteiten 2023 van het Nederlandse voorzitterschap van de Benelux Unie

De heer *Pim van Ballekom* (N), voorzitter van het Beneluxparlement, verwelkomt de Nederlandse minister van Buitenlandse Zaken. Hij waardeert het dat de minister in deze hectische week tijd vrijmaakt om de prioriteiten van het Nederlandse voorzitterschap toe te lichten.

De heer *Wopke Hoekstra*, minister van Buitenlandse Zaken en voorzitter van het Comité van Ministers van de Benelux Unie, heeft vaak achter dit spreekgestoelte gestaan, maar in een veel mooiere zaal. Het huis van de democratie heeft natuurlijk, net als de democratie zelf, af en toe een opknappbeurt nodig. Het spreekwoord zegt: “alle goede dingen bestaan uit drie”. Dat is ook vandaag toepasselijk: de leden komen uit drie nationale parlementen en de assemblee houdt drie plenaire zittingen per jaar, de leden vervullen drie rollen: de nationale regeringen informeren, adviseren en stimuleren inzake grensoverschrijdende samenwerking.

De prioriteiten van het Nederlandse voorzitterschap van de Benelux bestaan voor een groot deel uit continuïteit, want onze landen werken al lang samen. Na

frontalières devraient être davantage considérées comme un seul marché. Il est important de regarder au-delà des frontières et de tendre vers une connexion avec les pays voisins. La construction de voies ferrées transfrontalières nécessite parfois des investissements importants. Mme Heijnen préconise des “liaisons intelligentes” utilisant les voies existantes, comme le train transfrontalier Aix-la-Chapelle-Heerlen-Maastricht-Liège, qui devrait circuler d'ici à la fin du mois de décembre. Des mesures pourraient également être prises pour faciliter l'achat de billets, rendre les tarifs plus attractifs et plus clairs et fournir une information plus efficace sur les voyages.

L'année dernière, la Secrétaire d'Etat a transmis à la Deuxième Chambre le Programme de travail ferroviaire international, prélude à la Stratégie ferroviaire internationale qui sera élaborée avec les pays voisins. Entre-temps, il est important d'apporter des changements pratiques. Le transport ferroviaire international est une priorité politique et est très populaire parmi les voyageurs. L'offre doit évoluer parallèlement. De plus en plus, le train est une alternative à part entière à la voiture ou à l'avion.

L'ambition de la secrétaire d'Etat Heijnen est d'améliorer le transport ferroviaire transfrontalier afin de contribuer à l'avènement de régions frontalières saines et fortes. (*Applaudissements*)

Présentation des Priorités 2023 de la présidence néerlandaise de l'Union Benelux

M. *Pim van Ballekom* (N), président du Parlement Benelux, souhaite la bienvenue au ministre néerlandais des Affaires étrangères. Il salue le fait que le ministre prenne le temps, en cette semaine mouvementée, de venir présenter les priorités de la présidence néerlandaise.

M. *Wopke Hoekstra*, ministre des Affaires étrangères et président du Comité de Ministres de l'Union Benelux, s'est souvent tenu à cette tribune, mais dans une salle beaucoup plus belle. Bien sûr, la maison de la démocratie, comme la démocratie elle-même, a besoin d'être rénovée de temps en temps. Un proverbe dit que “les bonnes choses vont par trois” et il s'applique également aujourd'hui: les membres sont issus de trois parlements nationaux et l'assemblée tient trois sessions plénières par an. Les membres remplissent un triple rôle: informer, conseiller et stimuler les gouvernements nationaux en matière de coopération transfrontalière.

Les priorités de la présidence néerlandaise du Benelux s'inscrivent dans la continuité, car nos pays travaillent ensemble depuis longtemps. Après la Seconde Guerre

WO II werd besloten samen te werken aan een betere toekomst, ook aan een betere Europese toekomst. De Benelux is binnen die Europese context steeds een voorloper geweest. Om die positie te behouden is het wel noodzakelijk om verder te investeren in samenwerking.

De focus van het Nederlandse voorzitterschap ligt op thema's waarvan minister Hoekstra hoopt dat die ons sterker maken: het versterken van de interne markt, duurzame energietransitie, betere grensoverschrijdende samenwerking, veiligheid en migratie. Drie voorbeelden van zaken waaraan de volgende jaren zal worden gewerkt: een aantal gezamenlijke impulsen geven aan de Europese internemarktagenda, een volledig circulaire Benelux-economie tegen 2050 en het vergroten van de bekendheid van de juridische instrumenten die de Benelux ter beschikking heeft. Daarnaast zullen we proberen vaker gezamenlijk op te trekken in Beneluxverband in geopolitieke en internationale dossiers. Vermoedelijk gaan de drie ministers al voor de zomer samen buiten Europa reizen. Als dat succesvol is, zullen de premiers dat nog eens herhalen. Al decennialang laat de Benelux op het Europese en wereldtoneel zien dat men samen sterker staat. De inspanningen zullen nu vooral gaan naar thema's die het continent de volgende decennia verder vorm zullen geven. Minister Hoekstra is de heer Pim van Ballekom erkentelijk voor zijn bezielende leiding en wenst de assemblee veel succes. (*Applaus*)

THEMADEBAT OVER DE SPOORWEGAGENDA VOOR REIZIGERSVERVOER IN DE BENELUX (voortzetting)

De *voorzitter* draagt het voorzitterschap opnieuw over aan de heer Yves Evrard (B).

De *voorzitter* weet dat staatssecretaris Heijnen de vergadering snel moet verlaten en stelt daarom voor nu een korte vragenronde in te lassen.

De heer *Nicolas Parent* (B) verheugt zich als Luikenaar op het feit dat de trein Luik-Maastricht-Aken binnenkort een volwaardige drielandentrein wordt. Hopelijk loopt de volgende samenwerking even vlot, met name die rond de European Sleeper, de nachttrein die Brussel en Amsterdam met Berlijn zal verbinden, wat een privé-initiatief is. De Benelux heeft het in het verleden al vaker over de nachttreinen gehad, wat twee jaar geleden resulteerde in aanbevelingen over normen, tarieven en nieuw spoorwagematerieel. Wat zijn de ambities van de staatssecretaris op dat vlak? Hoe ziet zij de samenwerking met België en Luxemburg?

mondiale, il a été décidé d'œuvrer ensemble à un meilleur avenir, y compris européen. Dans ce contexte européen, le Benelux a toujours été un précurseur. Pour conserver cette position, il est toutefois nécessaire de continuer à investir dans la coopération.

La présidence néerlandaise se concentrera sur des thèmes qui, selon le ministre Hoekstra, nous rendront plus forts: le renforcement du marché intérieur, la transition énergétique durable, l'amélioration de la coopération transfrontalière, la sécurité et la migration. Trois exemples de sujets sur lesquels nous travaillerons dans les années à venir: conférer un élan commun à l'agenda du marché intérieur européen, mettre en place une économie Benelux entièrement circulaire d'ici 2050 et acquérir une meilleure connaissance des instruments juridiques à la disposition du Benelux. Nous essaierons également de prendre plus souvent, dans le contexte du Benelux, des mesures communes sur des dossiers géopolitiques et internationaux. Sans doute les trois ministres commenceront-ils à voyager ensemble hors d'Europe avant l'été. Si cette expérience s'avère concluante, les premiers ministres la renouvelleront. Depuis des décennies, le Benelux démontre sur la scène européenne et mondiale que ses membres sont plus forts ensemble. Les efforts se concentreront désormais principalement sur des thèmes qui continueront à façonner le continent dans les décennies à venir.

DÉBAT THÉMATIQUE SUR L'AGENDA FERROVIAIRE POUR LE TRANSPORT DE PASSAGERS DANS LE BENELUX (continuation)

Le *président* confie à nouveau la présidence à M. Yves Evrard (B).

Le *président*, sachant que la secrétaire d'État, Mme Heijnen doit quitter la séance sous peu, propose de passer maintenant à une brève série de questions.

M. *Nicolas Parent* (B) se réjouit en tant que Liégeois que le train Liège-Maastricht-Aix-la-Chapelle devienne bientôt un véritable train des trois pays. Il faut espérer que la prochaine collaboration se déroulera aussi bien, à savoir celle qui concerne l'European Sleeper, le train de nuit qui reliera Bruxelles et Amsterdam à Berlin et qui est une initiative privée. Le Benelux a discuté des trains de nuit à de nombreuses reprises dans le passé, ce qui a donné lieu il y a deux ans à des recommandations sur les normes, les tarifs et les nouveaux équipements ferroviaires. Quelles sont les ambitions de la secrétaire d'État à cet égard? Comment envisage-t-elle la coopération avec la Belgique et le Luxembourg?

De heer *Jef van den Bergh* (B), rapporteur, komt terug op de verbinding Hamont-Weert, waarover in april een nieuwe studie verschijnt. De trein die nu van Antwerpen naar Hamont rijdt, staat veertig minuten stil in dat station. Op die tijd kan hij gemakkelijk heen en weer rijden naar Weert. Kan de staatssecretaris enig perspectief bieden?

De heer *Daan de Kort* (N) wil het hebben over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking. Daar valt nog veel te realiseren, terwijl net die doelgroep vaak afhankelijk is van het openbaar vervoer. Kunnen de drie landen op dat vlak van elkaar leren en samenwerken?

De heer *Ton van Kesteren* (N) komt terug op het schrappen van Mechelen en Breda als stopplaatsen op de verbinding België-Nederland. Wat is daarvoor de reden? Zal dat de aantrekkelijkheid van de verbinding niet verminderen?

De heer *Herman Welter* kan dat alleen maar beamen. Hij heeft opgevangen dat men zulke steden wil schrappen om het geheel van de verbinding sneller te maken, zodra het nieuwe ICNG-materieel er is. Hij weet niet wat NMBS en NS daarover met elkaar bedisselen. Dat is geen goede zaak, want stops in zulke steden zijn logisch en nodig om de lijn aantrekkelijk te maken. Wie echt snel wil reizen, kan altijd de Eurostar nemen.

Staatssecretaris *Vivianne Heijnen* bevestigt dat er voor de nachttreinen nog een paar barrières te slechten zijn. Het gaat vooral om technische barrières: goede treinpaden, geschikt materieel. Gesprekken daarover lopen tussen de Beneluxlanden en met de buurlanden, maar ook met de vervoerders.

Het heropenen van de lijn Weert-Hamont voor personenvervoer is een lang gekoesterde en vooral lokale wens. Het is ook een kostbare ambitie, onder andere door de benodigde aanpassing van het emplacement in Weert. De lijn zou ook Natura 2000-gebied doorkruisen, maar dat vindt de staatssecretaris zelf een minder relevant punt. Uit studies blijken de verwachte reizigersaantallen tegen te vallen, maar vaak worden zulke lokale grensverbindingen in de praktijk dan toch goed bereisd. Meer realistische berekeningen zouden de business case ten goede komen.

Op een recente vergadering met België heeft Nederland aangegeven dat reactivering gewenst is en dat er gewerkt zal worden aan vervolgstappen. In december heeft de staatssecretaris samen met haar Belgische collega's

M. *Jef van den Bergh* (B), rapporteur, revient sur la liaison Hamont-Weert, au sujet de laquelle une nouvelle étude sera publiée en avril. Le train qui relie actuellement Anvers à Hamont s'arrête quarante minutes dans cette dernière gare. Au cours de cet intervalle, il pourrait facilement faire l'aller-retour jusqu'à Weert. La secrétaire d'Etat peut-elle faire part de son point de vue?

M. *Daan de Kort* (N) souhaite traiter de l'accessibilité des transports publics pour les personnes handicapées. Il y a encore beaucoup à faire dans ce domaine, alors que ce groupe cible est souvent dépendant des transports publics. Les trois pays pourraient-ils apprendre les uns des autres et coopérer dans ce domaine?

M. *Ton van Kesteren* (N) revient sur la suppression des arrêts de Malines et de Breda sur la liaison Belgique-Pays-Bas. Quelle en est la raison? L'attrait de la liaison ne va-t-il pas en pâtir?

M. *Herman Welter* ne peut que confirmer. Il lui est revenu que l'on souhaitait supprimer ces villes pour rendre l'ensemble de la liaison plus rapide après la mise en service du nouveau matériel roulant ICNG. Il ignore ce que la SNCB et les NS négocient entre elles à ce sujet. Ce n'est pas une bonne chose, car les arrêts dans ces villes sont logiques et nécessaires pour rendre la ligne attrayante. Ceux qui veulent vraiment voyager rapidement peuvent toujours emprunter l'Eurostar.

La secrétaire d'Etat *Vivianne Heijnen* confirme qu'il reste encore quelques obstacles à surmonter pour les trains de nuit. Il s'agit principalement d'obstacles techniques: sillons appropriés, matériel adapté. Des discussions sont en cours à ce sujet entre les pays du Benelux et avec les pays voisins, mais aussi avec les transporteurs.

La réouverture de la ligne Weert-Hamont pour le transport de passagers est un souhait de longue date, principalement local. Il s'agit également d'une ambition coûteuse, notamment en raison de la modification nécessaire de l'emplacement de Weert. La ligne traverserait également un territoire Natura 2000 mais la secrétaire d'Etat elle-même considère que ce point est moins pertinent. Les études ont beau montrer que le nombre de passagers attendus est décevant, de telles liaisons frontalières locales sont souvent très fréquentées dans la pratique. Des calculs plus réalistes bénéficieraient à l'analyse de rentabilité.

Lors d'une récente réunion avec la Belgique, les Pays-Bas ont indiqué que la réactivation était souhaitable et que des mesures de suivi seraient préparées. En décembre, la secrétaire d'Etat, accompagnée de ses

Gilkinet en Peeters een werkbezoek afgelegd aan Weert, waarbij die ambitie werd bevestigd. Haar ministerie coördineert het onderzoek dat nu loopt. Men gaat na hoe de infrastructuurkosten op een haalbaar niveau kunnen komen. Ook worden de bestaande studies geëvalueerd. Verder komen de perspectieven van de verschillende stakeholders aan bod in de analyse: de provincie, de gemeenten, de spoorwegmaatschappijen en anderen. De verwachting is dat nog voor de zomer de uitwerking van de meest kansrijke route wordt opgeleverd.

Aan de heer De Kort antwoordt de staatssecretaris dat het bestuursakkoord Toegankelijkheid een aantal concrete acties bevat aan Nederlandse zijde. Verder overlegt ze geregeld met haar ambtsgenoten over de grens, want toegankelijkheid tot het openbaar vervoer is bij uitstek een kwestie waar we kunnen leren van elkaar door het uitwisselen van goede ideeën. (*Applaus*)

De heer *Raphaël Zumsteeg*, directeur bij de Directie Spoorwegen van het ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (Luxemburg), vervangt de Luxemburgse minister van Mobiliteit François Bausch, een overtuigd verdediger van de spoorwegen. Hij werkt twintig jaar bij de spoorwegen en heeft zich daar ingezet voor een begin van wat er binnen tien à vijftien jaar moet zijn. Sinds tien jaar worden grote investeringen gedaan om de achterstand van de voorgaande periode weg te werken.

In 2022 hebben de drie landen hun visieplan opgesteld. Europa is zich ervan bewust dat men nu de bocht moet maken en van het spoor het centrum van de mobiliteit moet maken. Het transport zorgt immers nog voor 60 procent van de broeikasgassen. Het spoor moet de ruggengraat worden van een multimodaal vervoer. De trein alleen kan niet voor alles zorgen, er is een combinatie nodig met auto's, bussen en zeker ook de fiets. In Luxemburg wordt getracht het Nederlandse voorbeeld toe te passen op een kleinere schaal.

Op Europees vlak moeten de spoorwegen interoperabel zijn. Europa heeft een compromis bereikt om in die richting te gaan. Luxemburg heeft een regionaal net en heeft als eerste het ETCS toegepast. In België is nu ook 50 procent van het spoor ermee uitgerust. De Benelux zit dus op dezelfde golflengte en kan Europa het voorbeeld geven. Dat vergt wel investeringen.

Luxemburg behoort tot een grote regio waarin veel mensen grensoverschrijdend werken. Tegen 2035 wordt 40 procent meer bewegingen verwacht. Met het huidige systeem is dat niet mogelijk. Het nationaal plan moet

collègues belges Gilkinet et Peeters, a effectué à Weert une visite de travail au cours de laquelle cette ambition a été confirmée. Son ministère coordonne l'étude en cours. Elle envisage les pistes pour ramener les coûts d'infrastructure à un niveau supportable. Les études existantes sont également évaluées. En outre, les perspectives des différentes parties concernées (la province, les municipalités, les compagnies ferroviaires et d'autres) figurent dans l'analyse. L'élaboration du tracé le plus prometteur devrait encore être achevée avant l'été.

La secrétaire d'État répond à M. De Kort que l'accord administratif sur l'accessibilité comporte un certain nombre d'actions concrètes du côté néerlandais. En outre, elle consulte régulièrement ses homologues de l'autre côté de la frontière car l'accessibilité aux transports publics est par définition un dossier dans lequel on peut apprendre les uns des autres en échangeant de bonnes idées. (*Applaudissements*)

M. Raphaël Zumsteeg, Chargé de direction à la Direction des chemins de fer du ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Luxemburg), remplace le ministre luxembourgeois de la mobilité, M. François Bausch, qui est un fervent défenseur des chemins de fer. Il travaille aux chemins de fer depuis 20 ans et y a œuvré à la mise en route de ce qui devrait être réalisé d'ici 10 à 15 ans. Pendant 10 ans, des investissements importants ont été réalisés pour compenser ce qui n'avait pas été fait au cours de la période précédente.

En 2022, les trois pays ont élaboré leur plan de vision. L'Europe est consciente qu'elle doit maintenant prendre le virage et faire du rail le centre de la mobilité. En effet, les transports représentent encore 60 % des gaz à effet de serre. Le rail doit devenir l'épine dorsale du transport multimodal. Le train à lui seul ne peut pas tout faire et il faut le combiner avec la voiture, le bus et certainement la bicyclette. Le Luxembourg s'efforce de transposer l'exemple néerlandais à plus petite échelle.

Au niveau européen, les chemins de fer doivent être interoperables. L'Europe a trouvé un compromis pour évoluer dans ce sens. Le Luxembourg dispose d'un réseau régional et a été le premier à mettre en place l'ETCS. En Belgique, 50 % des voies sont désormais équipées de ce système. Le Benelux est donc sur la même longueur d'onde et peut montrer l'exemple à l'Europe. Cela nécessite toutefois des investissements.

Le Luxembourg fait partie d'une grande région où de nombreuses personnes travaillent au-delà des frontières. D'ici 2035, on s'attend à une augmentation de 40 % du nombre de mouvements. Ce n'est pas possible dans le

voor alle vervoerswijzen worden uitgevoerd tegen 2035, ook voor het fietsverkeer. Het is fundamenteel dat het transport multimodaal is. Men moet een goed compromis vinden tussen een centrale as, de trein, en goed georganiseerde en verspreide aansluitingen met andere mobiliteitsmodi, bus, tram en fiets.

Investeren in treininfrastructuur is een taak van de overheid. In Luxemburg is het openbaar vervoer nu gratis. Dat kan niet overal worden toegepast en het heeft geen zin als er niet voldoende kwaliteit kan worden geboden. Het belang van de treinverbindingen is onlangs nog gebleken toen door een aardverschuiving een tunnel op de lijn Luik-Luxemburg afgesloten werd. Voor de spoorwegmaatschappijen is het ingewikkelder. Europa heeft gewild dat de concurrentie speelt. Dat is begrijpelijk voor de HST en de lange afstanden, maar het is duidelijk dat de mensen nood hebben aan een betrouwbaar net met een voldoende frequentie. Tussen Frankrijk en Luxemburg zal er in 2028 elke 6 à 7 minuten een trein rijden. Dat kan alleen als aan beide kanten van de grens de investeringen gebeurd zijn, het materiaal is aangekocht en er samenwerking is. Er is een studie aan de gang om na te gaan wat er precies nodig is. Men kan nu een grensoverschrijdend model opstellen voor de Grande Région, het project MMUST. De samengebrachte gegevens maken het mogelijk te weten waar de mensen wonen, waar ze werken, wat ze nodig hebben en waar in openbaar vervoer moet worden voorzien.

Er moet een voldoende frequentie zijn. Op sommige lijnen rijdt er nu al elk kwartier een trein en die frequentie moet op sommige lijnen nog verdubbeld worden. Als de politieke wil er niet is, zullen de spoormaatschappijen er niet geraken. (*Applaus*)

De heer *Erik Van Meensel*, raadgever Cel Spoor (België), vertegenwoordigt minister Gilkinet. Hij kan – in tegenstelling tot sommige anderen hier – niet bogen op een internationale stamboom, maar hij is wel “cheminot” en voelt zich dus op zijn plaats in deze gedachtewisseling. Minister Gilkinet, die ook vicepremier is, kon niet afwezig blijven op de wekelijkse ministerraad in Brussel. Hij heeft wel een videoboodschap ingesproken, die we nu kunnen beluisteren.

De heer *Georges Gilkinet*, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit (België), (videoboodschap) vat zijn visie inzake mobiliteit kort samen: onze mobiliteit moet eenvoudig, toegankelijk, efficiënt, veilig en minder vervuilend zijn. Als er één transportmiddel is, zowel voor het vervoer van personen als van goederen, dat op al deze vlakken goed scoort, dan is het wel de trein.

cadre du système actuel. Le plan national doit être mis en œuvre d’ici 2035 pour tous les modes de transport, y compris le vélo. Il est fondamental que le transport soit multimodal. Il faut trouver un bon compromis entre un axe central – le train – et des connexions avec les autres formes de mobilité (bus, tram et vélo) dûment organisées et réparties.

Investir dans l’infrastructure ferroviaire est une tâche des pouvoirs publics. Au Luxembourg, les transports publics sont désormais gratuits. La gratuité ne peut être appliquée partout et n’a pas de sens si une qualité suffisante ne peut être fournie. L’importance des liaisons ferroviaires a été démontrée récemment lorsqu’un tunnel a dû être fermé sur la ligne Liège-Luxemburg en raison d’un glissement de terrain. Pour les compagnies ferroviaires, la situation est plus compliquée. L’Europe a voulu faire jouer la concurrence. C’est compréhensible pour le TGV et les longues distances, mais les gens ont à l’évidence besoin d’un réseau fiable, avec une fréquence suffisante. Entre la France et le Luxembourg, un train circulera toutes les 6-7 minutes d’ici 2028. Cela ne pourra se faire que si des investissements sont réalisés de part et d’autre de la frontière, que du matériel est acheté et qu’une coopération est mise en place. Une étude est en cours pour définir précisément les besoins. Il est désormais possible d’arrêter un modèle transfrontalier pour la Grande Région, le projet MMUST. Les données récoltées permettront de savoir où les gens habitent, où ils travaillent, ce dont ils ont besoin et où il convient de mettre en place des transports publics.

La fréquence doit être suffisante. Il y a déjà un train toutes les 15 minutes sur certaines lignes et cette fréquence devra être doublée sur certaines lignes. Si la volonté politique n’est pas présente, les compagnies ferroviaires n’y arriveront pas. (*Applaudissements*)

M. *Erik Van Meensel*, conseiller à la Cellule Rail (Belgique), représente le ministre Gilkinet. Contrairement à d’autres, il ne possède pas un pedigree international mais, étant cheminot, il se sent à sa place dans le cadre de cet échange de vues. Le ministre Gilkinet, qui est également vice-premier ministre, ne pouvait pas s’absenter du conseil des ministres hebdomadaire à Bruxelles. Il a toutefois enregistré un message vidéo que nous pouvons écouter.

M. *Georges Gilkinet*, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité (Belgique), (message vidéo) résume brièvement sa vision de la mobilité: notre mobilité doit être simple, accessible, efficace, sûre et moins polluante. S’il y a un moyen de transport qui répond à ces critères, tant pour les personnes que pour les marchandises, c’est bien le train. Il est simple, il vous permet d’être

Hij is eenvoudig, je bent er helemaal baas over je eigen tijd. Hij is efficiënt voor zowel korte als lange afstanden. Hij wordt steeds veiliger dankzij de invoering van het ETCS-remsysteem. Hij is verantwoordelijk voor slechts 0,5 procent van de koolstofuitstoot in het vervoer. De toegankelijkheid kan nog verbeteren, maar de Beneluxlanden hebben toch het geluk te beschikken over een fijnmazig spoorwegnet, over treinen die frequent rijden gedurende de hele dag, en over een stimulerend prijsbeleid. De minister wil van de trein dan ook de ruggengraat van de mobiliteit maken.

De dimensies tijd en ruimte staan daarbij voorop. Doelstellingen op lange termijn worden gehaald via realisaties op de kortere en de middellange termijn. Het netwerk gaat van stedelijk via regionaal tot internationaal.

De Benelux heeft de voorbije jaren grote stappen vooruit gezet. Elk van de drie landen heeft een visieplan uitgewerkt. Het Belgische plan heet Rail 2040 en daarin staat dat het aandeel van het spoor in de personenmobiliteit tegen 2040 moet verhogen van 8 tot 15 procent. Met dit in het achterhoofd heeft de Belgische regering nieuwe tien jaar lopende beheerscontracten afgesloten met de vervoersmaatschappij NMBS en met de spoorwegbeheerder Infrabel. De middelen worden op een ongeziene manier opgetrokken tot 43,8 miljard euro om de toegankelijkheid van stations en treinen te verbeteren, om het comfort en de frequentie te verhogen. Dit is een hele uitdaging voor de maatschappijen en de resultaten zullen tussentijds worden geëvalueerd.

Beide contracten slaan op het binnenlandse spoorverkeer en op enkele internationale lijnen naar Roosendaal, Breda en Maastricht in Nederland en Luxemburg in het Groothertogdom. Er zijn natuurlijk nog andere internationale verbindingen, die buiten het contract vallen, maar die wel onze volle aandacht verdienen: de Eurostar tussen Brussel en Amsterdam, de IC's tussen beide steden en tussen Brussel en Luxemburg. Dit zijn grote uitdagingen waar we volop op inzetten omdat ze een essentiële rol spelen inzake het verbinden van mensen en van economische centra.

Samen met zijn Nederlandse collega Heijnen kon de minister deze week aankondigen dat vanaf december de Drielandentrein eindelijk Aken met Maastricht en Luik zal verbinden. Hij verheugt zich over de samenwerking met zijn Nederlandse en Luxemburgse ambtsgenoten en hij is ook de administratieve diensten en de spoorwegmaatschappijen van de drie landen bijzonder erkentelijk.

Die samenwerking levert ook vruchten op buiten de spoorwegsector. Zo namen de drie ministers het initiatief voor een Europese verklaring voor de fiets. Dat zal

totalément maître de votre temps. Il est efficace pour les courtes comme pour les longues distances. Il est de plus en plus sûr grâce à l'introduction du système de freinage ETCS. Il ne représente que 0,5 % des émissions de carbone dans les transports. Son accessibilité peut encore être améliorée mais le Benelux a la chance de disposer d'un réseau ferroviaire bien maillé, de trains qui circulent fréquemment tout au long de la journée et de politiques tarifaires incitatives. Le ministre veut donc faire du train la colonne vertébrale de la mobilité.

Les dimensions temps et espace sont primordiales. Les objectifs à long terme seront atteints par des réalisations à court et moyen terme. Le réseau va de l'urbain à l'international en passant par le régional.

Le Benelux a réalisé de grands progrès ces dernières années. Chacun des trois pays a élaboré un plan d'action. Le plan belge s'appelle Rail 2040 et stipule que la part du rail dans la mobilité des passagers devrait passer de 8 à 15 % d'ici 2040. Dans cette optique, le gouvernement belge a signé de nouveaux contrats de gestion de 10 ans avec la société de transport SNCB et l'opérateur ferroviaire Infrabel. Les fonds seront portés à 43,8 milliards d'euros, ce qui est sans précédent, afin d'améliorer l'accessibilité aux gares et aux trains, d'accroître le confort et la fréquence. Il s'agit d'un véritable défi pour les entreprises et les résultats seront évalués dans l'intervalle.

Les deux contrats couvrent le trafic ferroviaire intérieur et certaines lignes internationales vers Roosendaal, Breda et Maastricht aux Pays-Bas et Luxembourg au Grand-Duché. Il y a bien sûr d'autres liaisons internationales qui ne relèvent pas du contrat mais qui méritent toute notre attention: l'Eurostar entre Bruxelles et Amsterdam, les IC entre les deux villes et entre Bruxelles et Luxembourg. Ce sont des défis majeurs que nous nous engageons à relever car ils jouent un rôle essentiel pour relier les personnes et les centres économiques.

Avec sa collègue néerlandaise Mme Heijnen, le ministre a pu annoncer cette semaine que le train des trois pays reliera enfin Aix-la-Chapelle à Maastricht et à Liège à partir de décembre. Il se félicite de la coopération avec ses homologues néerlandais et luxembourgeois et remercie tout particulièrement les administrations et les entreprises ferroviaires des trois pays.

Cette coopération porte également ses fruits en dehors du secteur ferroviaire. Ainsi, les trois ministres ont pris l'initiative d'une déclaration européenne sur le vélo qui

hopelijk resulteren in een Europees jaar van de Fiets in 2024, het jaar waarin België de Unie mag voorzitten.

Om stappen vooruit te kunnen zetten sluiten de drie landen samenwerkingsovereenkomsten af. In april 2021 werd een intentieverklaring door België en Nederland afgelegd met het doel het ontbrekende stuk op de lijn Antwerpen-Weert te elektrificeren. Ook voor het weer laten opleven van de verbinding Gent-Terneuzen bestaat een intentieverklaring, evenals voor de verbinding tussen de Antwerpse haven en het Duitse Ruhrgebied via Nederland.

We werken tegelijk aan een actualisering van onze intentieverklaring met het Groothertogdom Luxemburg. Daarbij zal het natuurlijk vooral gaan over een verbeterde dienstverlening op de lijn die pendelaars dagelijks vanuit de provincie naar de Luxemburgse hoofdstad brengt.

Ook de volledige ontplooiing van het ETCS-systeem, dat de treinen veiliger, beter interoperabel en energiezuiniger moet maken, is onderwerp van geregeld overleg. Het verheugt de minister trouwens dat bij een top tussen de drie landen mobiliteit altijd hoog op de agenda staat. Economische en ecologische transitie zullen niet mogelijk zijn als er geen massale shift van de weg naar het spoor wordt gemaakt. Alleen zo kan de congestie op de wegen een halt worden toegeroepen en kunnen goederen en mensen op een schone manier, rendabel, veilig en comfortabel van de ene plaats naar de andere worden gebracht. Om het met een boutade te zeggen: de ecologie is de toekomst van de economie.

Dus moet er nú worden geïnvesteerd in spoorweginfrastructuur en modern materieel. Dus moet er werk worden gemaakt van een gebruiksvriendelijk geïntegreerd ticketsysteem, van vlotte en betrouwbare informatie voor de internationale reizigers, van meer kwalitatieve dienstverlening. Het samenwerkingsvoluntarisme van de Benelux moet vertaald worden in het beleid van de Europese Unie. Op elke raad van ministers houden de Beneluxministers een pleidooi voor de trein, als volwaardig alternatief voor het vliegtuig en de auto. De Benelux mag dan wel in het hart van Europa liggen, het zijn uiteindelijk de Europese instanties die de grote spoorcorridors van oost naar west en van noord naar zuid moeten ontwerpen en financieren. *(Applaus)*

De heer *Karl Vanlouwe* (B) heeft de minister tijdens dit themadebat over reizigersvervoer ook horen spreken over het goederenvervoer. Hij wil graag weten wat de stand van zaken is in het dossier van de IJzeren Rijn. Het vervoer van de haven van Antwerpen naar het Ruhrgebied is belangrijk voor de drie landen.

devrait déboucher sur une Année européenne du vélo en 2024, lorsque la Belgique présidera l'Union.

Pour pouvoir aller de l'avant, les trois pays concluent des accords de coopération. En avril 2021, la Belgique et les Pays-Bas ont fait une déclaration d'intention en vue d'électrifier le tronçon manquant de la ligne Anvers-Weert. Il existe également une déclaration en vue de la relance de la liaison Gand-Terneuzen et de la liaison entre le port d'Anvers et la région allemande de la Ruhr via les Pays-Bas.

Nous travaillons en même temps à la mise à jour de notre protocole d'accord avec le Grand-Duché de Luxembourg qui portera évidemment sur l'amélioration des services sur la ligne qui amène quotidiennement les navetteurs de province dans la capitale luxembourgeoise.

Le déploiement complet du système ETCS, qui devrait rendre les trains plus sûrs, plus interoperables et plus économes en énergie, fait également l'objet de consultations régulières. Le ministre se réjouit d'ailleurs que la mobilité soit toujours au centre des préoccupations lorsqu'un sommet réunit les trois pays. La transition économique et environnementale ne pourra se faire sans un transfert massif de la route vers le rail. C'est le seul moyen de mettre fin à la congestion routière et d'acheminer les marchandises et les personnes d'un endroit à l'autre d'une manière propre, rentable, sûre et confortable. Pour s'exprimer sous forme de boutade, l'écologie est l'avenir de l'économie.

Il est donc nécessaire d'investir dès maintenant dans les infrastructures ferroviaires et des équipements modernes. Il faut œuvrer à un système de billetterie intégré et convivial, à une information fluide et fiable pour les voyageurs internationaux, à des services de meilleure qualité. Le volontarisme coopératif du Benelux doit se traduire dans la politique de l'Union européenne. A chaque conseil de ministres, les ministres du Benelux plaident pour le train comme alternative à part entière à l'avion et à la voiture. Le Benelux est peut-être au cœur de l'Europe, mais ce sont finalement les instances européennes qui doivent concevoir et financer les grands corridors ferroviaires d'est en ouest et du nord au sud. *(Applaudissements)*

M. *Karl Vanlouwe* (B) a également entendu le ministre parler du transport de marchandises lors de ce débat thématique sur le transport de personnes. Il souhaiterait connaître l'état d'avancement du dossier du "Rhin de fer". Le transport du port d'Anvers vers la Ruhr est important pour les trois pays.

De heer *Erik Van Meensel* antwoordt dat er twee werkgroepen aan de slag zijn, de eerste voor de update van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) die Vlaanderen in 2017 gerealiseerd heeft, samen met de Duitse en de Nederlandse collega's, die in de komende weken wordt afgerond. De tweede werkgroep, die dit bekijkt in een bredere mobiliteitscontext, zou ook binnenkort moeten landen. Die twee sporen komen samen in een vergadering met de ministers van de vijf betrokken landen of regio's vóór de zomer.

De vergadering wordt geschorst van 16.02 uur tot 16.21 uur.

IV. Organisaties van gebruikers van het openbaar vervoer

De *voorzitter* heropent de vergadering en geeft eerst het woord aan de vertegenwoordigers van de organisaties van gebruikers van het openbaar vervoer.

De heer *Kees Smilde*, beleids- en communicatiemedewerker bij de Vlaamse reizigersorganisatie TreinTramBus, licht toe dat zijn organisatie al bijna 35 jaar actief is in Vlaanderen en Brussel en lid is van de European Passengers' Federation. De organisatie heeft sinds het Fyra-fiasco altijd samen met Rover gecommuniceerd; onlangs gaf ze nog samen met Rover een advies aan de Belgische commissie Mobiliteit over het kort grensoverschrijdend treinverkeer.

Echte spoor mannen hebben het daarbij altijd over de technische verschillen, maar het verschil in organisatiestructuur is even belangrijk, wat de eerste slide van de heer Smilde laat zien. Het spoorverkeer in België is geregeld via een forfaitaire opdracht, een contract van openbare dienst, het vroeger beheerscontract. Het hogesnelheidsverkeer wordt niet gesubsidieerd. In Nederland is er een verschil tussen hoofd railnet en contractsector, in Frankrijk doen de *Régions* de aanbestedingen – nu ook bij andere operatoren dan de SNCF, in Duitsland is er ook een aanbestedingssysteem voor het verkeer over korte afstand. Verantwoordelijkheid en middelen werden doorgeschoven naar de *Länder*, die het zelf kunnen doorschuiven naar *Verkehrsverbünde*.

Volgens geruchten zou er voor de Drielandentrein Luik-Maastricht-Heerlen-Aken dezelfde dienstregeling komen in de week en in het weekend en zou er aansluiting zijn met de IC Oostende-Brussel-Eupen. Een toekomstige tweede treinserie naar Eijsden zou keren in de bundel van Visé. In België is er een S-trein

M. *Erik Van Meensel* répond que deux groupes de travail sont à l'œuvre. Le premier s'occupe de la mise à jour de l'analyse coûts-bénéfices sociaux (ACS) que la Flandre a réalisée en 2017 avec ses homologues allemands et néerlandais et qui sera achevée dans les prochaines semaines. Le deuxième groupe de travail, chargé d'examiner la question dans un contexte de mobilité plus large, devrait également aboutir prochainement. Ces deux pistes se rejoindront avant l'été lors d'une réunion avec les ministres des cinq pays ou régions concernés.

La réunion est suspendue de 16h02 à 16h21.

IV. Organisations d'usagers des transports publics

Le *président* reprend la séance et donne tout d'abord la parole aux représentants des organisations d'usagers des transports publics.

M. *Kees Smilde*, responsable de la politique et de la communication de l'organisation flamande de passagers TreinTramBus, indique que son organisation est active en Flandre et à Bruxelles depuis près de 35 ans et qu'elle est membre de la Fédération européenne des passagers. L'organisation a toujours communiqué avec Rover depuis le fiasco de Fyra; plus récemment, elle a rendu avec Rover un avis commun à la Commission belge de la mobilité sur le trafic ferroviaire transfrontalier à courte distance.

Les vrais cheminots parlent toujours des différences techniques à cet égard, mais la différence de structure organisationnelle est tout aussi importante, comme le montre la première diapositive de M. Smilde. En Belgique, le trafic ferroviaire est régi par un contrat forfaitaire, un contrat de service public, l'ancien contrat de gestion. Le trafic à grande vitesse n'est pas subventionné. Aux Pays-Bas, il existe une différence entre le réseau ferroviaire principal et le secteur contractuel; en France, ce sont les régions qui lancent les appels d'offres – désormais également avec des opérateurs autres que la SNCF; en Allemagne, il existe également un système d'appel d'offres pour le trafic à courte distance. La responsabilité et les ressources ont été transférées aux *Länder*, qui peuvent eux-mêmes les transférer aux *Verkehrsverbünde*.

Des rumeurs laissent entendre que le train des trois pays Liège-Maastricht-Heerlen-Aix-la-Chapelle circulerait selon le même horaire en semaine et le week-end et qu'il y aurait une liaison avec l'IC Ostende-Brussel-Eupen. Une future deuxième série de trains à destination d'Eijsden effectuerait un retournement dans la boucle de

van Visé naar Luik. Men zou die beter samenvoegen tot een doorgaande trein. In Duitsland rijden nu op de lijn Aken-Verviers-Spa museumtreinstellen. De aansluiting op de IC in Verviers en Welkenraedt wordt zeer goed gebruikt. Vanaf december komen er nieuw materieel en meer treinen verspreid over de dag en een doorgaande verbinding Aken-Verviers-Luik. Het verdwijnen van de aansluiting in Verviers en Welkenraedt betekent echter dat reizigers tussen Keulen en Brussel een half uur langer onderweg zijn. Op langere termijn wenst TreinTramBus een verbinding op IC-niveau met Aken als zinvol eindpunt. Er wordt gewerkt aan een project Keulen-Aken-Luik-Brussel, eventueel met een verbinding naar Brussels Airport. Als die verbinding er komt, kan die IC dan niet naar Antwerpen en zelfs naar Nederland doorrijden?

De uurdienst Luik-Luxemburg, alleen in de week, is momenteel onderbroken en zou een beetje extra infrastructuur nodig hebben. De langzame IC Brussel-Luxemburg heeft last van onophoudelijke werken. Aanvullend zijn er L-treinen tussen Aarlen en Luxemburg. De treinen Athus-Rodange-Luxemburg rijden nu ook in het weekend. De treinen naar Thionville zitten soms overvol. Er blijven nog wat problemen met de toelating van materieel. Sommige treinen van Brussel naar Luxemburg mogen maximaal zes rijtuigen lang zijn. Sinds eind 2022 is er een verbeterd aanbod in de Sambervallei, maar de trein Bergen-Aulnoye is afgeschaft; de reizigersorganisaties stellen een doorgaande verbinding Charleroi-Erquelines-Jeumont-Maubeuge-Bergen voor. In de uurdienst Antwerpen-Rijsel zitten gaten en de reizigers verliezen twee keer tien minuten in Kortrijk en Moeskroen. Volgens de NMBS is daar pas iets aan te doen als de werken in Gent verder gevorderd zijn. Ook een bediening van Hamont-Weert wordt gevraagd.

Aan Belgische kant is de NMBS de hoofdacteur, maar die heeft blijkbaar geen duidelijke visie. Er worden enkel ad-hocbeslissingen genomen. De Staat stuurt via contracten van openbare dienst. In het nieuwe contract staan goede dingen en men krijgt de indruk dat minister Gilkinet vooruit wil. Korte grensoverschrijdende verbindingen moeten even gemakkelijk zijn als binnenlandse verplaatsingen. (*Applaus*)

De heer *Freek Bos*, directeur van de Nederlandse reizigersorganisatie Rover, vindt het fijn dat ook de reizigers iets mogen zeggen over de Beneluxsamenwerking op het vlak van internationale spoormobiliteit. Hij zal zich focussen op de verbindingen die TreinTramBus nog niet heeft besproken, met name de HSL-verbinding en de

Visé. En Belgique, il existe un train S de Visé à Liège. Il serait préférable de les fusionner en un train direct. En Allemagne, des rames-musées circulent désormais sur la ligne Aix-la-Chapelle-Verviers-Spa. La fréquentation est très bonne sur la liaison avec les IC de Verviers et Welkenraedt. A partir de décembre, il y aura du nouveau matériel roulant, davantage de trains répartis dans la journée et une liaison directe Aix-la-Chapelle-Verviers-Liège. Cependant, la disparition de la correspondance à Verviers et Welkenraedt signifie que les passagers entre Cologne et Bruxelles devront voyager une demi-heure de plus. A plus long terme, TrainTramBus souhaite une liaison de niveau IC avec Aix-la-Chapelle comme terminus significatif. Un projet Cologne-Aix-la-Chapelle-Liège-Bruxelles, avec une connexion éventuelle vers l'aéroport de Bruxelles, est envisagé. Si cette liaison se concrétise, la ligne IC ne pourrait-elle pas être poursuivie vers Anvers, voire vers les Pays-Bas?

Le service horaire Liège-Luxembourg, uniquement en semaine, est actuellement interrompu et nécessiterait des infrastructures supplémentaires. L'IC Bruxelles-Luxembourg est lent et est pénalisé par des travaux incessants. Il existe complémentaires des trains L entre Arlon et Luxembourg. Les trains Athus-Rodange-Luxembourg circulent désormais aussi le week-end. Les trains à destination de Thionville sont parfois surchargés. Des problèmes subsistent concernant l'autorisation de matériel roulant. Certains trains de Bruxelles à Luxembourg sont limités à six voitures maximum. Depuis fin 2022, l'offre s'est améliorée dans la vallée de la Sambre mais le train Mons-Aulnoye a été supprimé; les organisations de voyageurs proposent une liaison directe Charleroi-Erquelines-Jeumont-Maubeuge-Mons. Le service horaire Anvers-Lille présente des lacunes et les voyageurs perdent deux fois 10 minutes à Courtrai et à Mouscron. Selon la SNCB, ce problème ne pourra être résolu que lorsque les travaux à Gand auront progressé. Un service Hamont-Weert est également demandé.

Du côté belge, la SNCB est l'acteur principal mais ne semble pas avoir de vision claire. Seules des décisions *ad hoc* sont prises. L'Etat gère par le biais de contrats de service public. Le nouveau contrat contient de bonnes choses et le ministre Gilkinet semble vouloir aller de l'avant. Les liaisons transfrontalières courtes doivent être aussi faciles que les liaisons intérieures. (*Applaudissements*)

M. *Freek Bos*, directeur de l'organisation néerlandaise de passagers Rover, salue le fait que les passagers puissent également s'exprimer sur la coopération Benelux en matière de mobilité ferroviaire internationale. Il se concentrera sur les liaisons dont TrainTramBus n'a pas encore parlé, en particulier la liaison à grande vitesse

verbinding via Roosendaal. Waarom worden internationale treinen nog altijd als iets heel bijzonders behandeld? Het zijn toch maar gewoon binnenlandse treinen die toevallig de grens overgaan. Maar in de praktijk is het anders. Je hebt bijna een universitair diploma nodig om te begrijpen hoe en waar je je ticket moet bestellen. De afstand tussen Rotterdam en Antwerpen is korter dan die tussen Rotterdam en Eindhoven, maar de frequentie ligt vier keer zo laag en de prijs ligt een kwart hoger, want er is een grenstoeslag. Wie met de auto de grens overgaat, betaalt toch ook niks extra?

Het verheugt de heer Bos dat staatssecretaris Heijnen daar iets wil en kan aan doen. Dit parlement moet haar daarbij steunen. Beheerscontracten met spoorwegaansmaatschappijen moeten maatschappelijke doelen dienen, en dat betekent duurzaam en betaalbaar vervoer voor iedereen. Vanaf 2025 is er nieuw materieel op de intercitylijnen die de grens overgaan. Dat zal hopelijk betekenen dat er meer reizigers komen en dus ook een hogere frequentie. Nieuwe internationale verbindingen vanuit Breda kunnen zorgen voor een snelle verbinding tussen Brussel en Amsterdam, maar ook tussen Gent, Antwerpen, Breda en Eindhoven.

Hetzelfde geldt voor de verbinding via Roosendaal. Er moest een compensatie komen voor het wegvallen van de intercity aldaar en dat betekende minimaal twee keer per uur een verbinding tussen Roosendaal en Essen. Dat kan perfect, want nu moet de trein in Essen keren, terwijl hij perfect eerst zou kunnen doorrijden naar Roosendaal alvorens terug naar Antwerpen te keren. Zet in Roosendaal een NMBS-kaartautomaat op het perron en in Antwerpen een OV-chipautomaat. Die aanpak heeft zijn succes al bewezen op de grensoverschrijdende verbindingen tussen Nederland en Duitsland. Het wederzijds accepteren van elkaars kaarten verlaagt de drempel en zorgt voor een groei van het aantal reizigers. Of hoe de realiteit dus positiever kan uitvallen dan de studies vooraf. Aan het Beneluxparlement zegt de heer Bos tot slot: maak het allemaal eenvoudiger, controleer de regeringen, de reizigers komen dan wel vanzelf. (*Applaus*)

De heer *Herman Wilmer* van Forum Benelux, herinnert eraan dat net tien jaar geleden, na de mislukking van Fyra, Forum Benelux besloot om het reizigersvervoer per spoor op de agenda te zetten. Tien jaar later wordt er eindelijk geluisterd, je moet dus geduld hebben in het leven. Het comité Forum Benelux werd in 2005 opgericht door een Belgische en een Nederlandse hoogleraar. Hun manifest werd door vijfhonderd mensen ondertekend,

et la liaison via Roosendaal. Pourquoi les trains internationaux sont-ils encore traités comme quelque chose de très particulier? Il ne s'agit somme toute jamais que de trains nationaux qui traversent fortuitement la frontière. Mais dans la pratique, c'est différent. Il faut presque un diplôme universitaire pour comprendre comment et où commander son billet. La distance entre Rotterdam et Anvers est plus courte que celle entre Rotterdam et Eindhoven, mais la fréquence est quatre fois moindre et le prix est 25 % plus élevé en raison de la surtaxe frontalière. Or, on ne paie pas de surcoût pour traverser la frontière en voiture, n'est-ce pas?

M. Bos se félicite de ce que la secrétaire d'État Heijnen veuille et puisse faire quelque chose à ce propos. Le Parlement doit la soutenir dans cette démarche. Les contrats de gestion avec les entreprises ferroviaires doivent servir des objectifs sociaux, c'est-à-dire un transport durable et abordable pour tous. À partir de 2025, du nouveau matériel roulant circulera sur les lignes interurbaines qui traversent la frontière. Nous espérons que cela se traduira par une augmentation du nombre de passagers et, par conséquent, de la fréquence. Les nouvelles liaisons internationales au départ de Breda peuvent assurer une connexion rapide entre Bruxelles et Amsterdam, ainsi qu'entre Gand, Anvers, Breda et Eindhoven.

Il en va de même pour la liaison via Roosendaal. Il fallait compenser la disparition de la liaison Intercity à cet endroit, ce qui signifie une liaison entre Roosendaal et Essen au moins deux fois par heure. C'est tout à fait possible, car le train doit maintenant faire demi-tour à Essen, alors qu'il pourrait parfaitement poursuivre sa route jusqu'à Roosendaal avant de retourner à Anvers. Que l'on installe donc un distributeur de billets SNCB sur le quai à Roosendaal et un distributeur de cartes OV à puce à Anvers. Cette approche a déjà fait ses preuves sur les liaisons transfrontalières entre les Pays-Bas et l'Allemagne. L'acceptation mutuelle des cartes par les deux parties permet d'abaisser le seuil d'entrée et d'augmenter le nombre de passagers: ou comment la réalité peut s'avérer plus positive que les études préalables. M. Bos indique au Parlement Benelux qu'il faut tout simplifier et contrôler les gouvernements et que les voyageurs viendront naturellement. (*Applaudissements*)

M. *Herman Wilmer*, du Forum Benelux, rappelle qu'il y a tout juste dix ans, après l'échec du Fyra, le Forum Benelux a décidé d'inscrire le transport ferroviaire de passagers à l'ordre du jour. Dix ans plus tard, l'écoute est enfin là: il faut donc savoir être patient dans la vie. Le Comité Forum Benelux a été fondé en 2005 par un professeur belge et un professeur néerlandais. Leur manifeste a été signé par cinq cents personnes et pas

en dat waren niet de minsten. In 2015 werd beslist om vooral op inhoudelijke thema's te werken, en daar is het spoorwegdossier er één van.

Het Forum heeft een aantal voorstellen klaar ter verbetering van het reizigersvervoer per spoor in de Benelux, en die licht de heer Wilmer aan de hand van een presentatie toe. De bestaande hogesnelheidslijnen tussen de Europees belangrijke steden Amsterdam, Brussel, Londen, Parijs, Straatsburg en Keulen vormen een bruikbaar uitgangspunt voor een samenhangend spoorwegnet in de Benelux.

Toenmalig minister Kroes zag het succes van het TGV-netwerk in Frankrijk en zei: "Wij moeten niet het Jutland van Europa worden." Dat was de aanzet tot het uitbouwen van een HSL-netwerk in de Benelux, wat vooral een marktaangelegenheid was, met weinig sturing door de politiek, en zo zag de Fyra het licht. De blauwe Beneluxtrein raakte daardoor helemaal vergeten. De Fyra was echter vis noch vlees en het was dus ook geen succes.

Wie het HST-netwerk bekijkt, ziet meteen dat er een traject ontbreekt in het zuidoosten. Er volgden uitgebreide discussies om een snelle lijn vanuit Brussel via Namen naar Luxemburg te krijgen, maar dat is onhaalbaar vanwege de torenhoge kosten. Het reizigerspotentieel voor goeie verbindingen tussen de eerder genoemde Europese steden is nochtans groot, en veel ruimer dan de pendelende Europarlementariërs.

In een eengemaakt Europa, en zeker in de Benelux, is het een feit dat mensen wel aan de ene kant van de grens wonen, maar dat ze aan de andere kant werken, kopen en zich ontspannen. Dat moet gefaciliteerd worden. Daartoe heeft Forum Benelux drie plus één voorstellen gedaan, telkens op een ander niveau. Voorstel 1 slaat op de ruggengraat van het HST-net en vraagt om een lijn aan te leggen tussen Luik, Luxemburg en Straatsburg.

De kern van het Beneluxnet is in wezen Antwerpen-Breda en daarover gaat voorstel 2. Forum stelt voor om zoveel mogelijk Belgische en Nederlandse IC-verbindingen te koppelen over die schakel Antwerpen-Breda. Hoogstens de Eurostar mag Breda links laten liggen. Dat impliceert dat er zoveel mogelijk treinen moeten rijden die op elkaars netten zijn afgestemd, en daarvoor kijkt de heer Wilmer naar de ingenieurs. Nederland moet ook eindelijk besluiten om de spanning van het net te verhogen van 1.500 naar 3.000 volt. Het komt erop aan om zoveel mogelijk gebieden uit beide landen rechtstreeks

des moindres. En 2015, il a été décidé de travailler principalement sur des thèmes de fond, et le dossier ferroviaire en fait partie.

Le Forum a formulé un certain nombre de propositions prêtes à être mises en œuvre pour améliorer le transport ferroviaire de passagers dans le Benelux, ce que M. Wilmer illustre par le biais d'une présentation. Les lignes à grande vitesse existantes entre les grandes villes européennes que sont Amsterdam, Bruxelles, Londres, Paris, Strasbourg et Cologne constituent un point de départ utile pour un réseau ferroviaire cohérent dans le Benelux.

Voyant le succès du réseau TGV en France, la ministre de l'époque, Mme Kroes avait déclaré: "Nous ne devons pas devenir le Jutland de l'Europe". C'est ainsi qu'est née l'idée de construire dans le Benelux un réseau de LGV qui était avant tout une opportunité de marché, avec peu d'orientation politique. C'est ainsi que le Fyra a vu le jour. Le train bleu du Benelux a dès lors été complètement oublié. Mais comme le Fyra n'était ni chair ni poisson, il n'a pas non plus rencontré le succès.

Si l'on examine le réseau TGV, on constate immédiatement qu'il manque une ligne dans le sud-est. Des discussions approfondies ont eu lieu pour mettre en place une ligne rapide entre Bruxelles, Namur et Luxembourg, mais elle n'est pas réalisable en raison des coûts très élevés. Cependant, le potentiel de passagers demandeurs de bonnes liaisons entre les villes européennes susmentionnées est important, bien plus important que les députés européens navetteurs.

Dans une Europe unifiée, et certainement dans le Benelux, le fait pour les gens de vivre d'un côté de la frontière mais de travailler, d'acheter et de se détendre de l'autre côté de celle-ci est une réalité. Cela doit être facilité. A cette fin, le Forum Benelux a présenté trois propositions plus une, chacune à un niveau différent. La proposition 1 concerne l'épine dorsale du réseau TGV et demande la construction d'une ligne entre Liège, Luxembourg et Strasbourg.

Le cœur du réseau Benelux est essentiellement Anvers-Breda et c'est l'objet de la proposition 2. Le Forum propose de connecter le plus grand nombre possible de liaisons IC belges et néerlandaises par cette liaison Anvers-Breda. Tout au plus l'Eurostar peut-il laisser Breda de côté. Cela implique de faire circuler le plus grand nombre possible de trains alignés sur les réseaux de l'autre. Pour cela, M. Wilmer se tourne vers les ingénieurs. Les Pays-Bas doivent également se décider à augmenter la tension du réseau de 1 500 à 3 000 volts. L'essentiel est de relier directement le plus grand

met elkaar te verbinden door naast de hogesnelheidslijnen ook de intercitylijnen op elkaar te koppelen.

Het derde voorstel gaat over regionale lijnen en hier zouden decentrale overheden dus een belangrijke inbreng moeten kunnen doen. Zij weten dat diverse steden een groot publiek van over de grens trekken en zij moeten dus de motor zijn achter de ontplooiing van een goed regionaal grensoverschrijdend netwerk. Dat impliceert verbeteringen op en vervollediging van verschillende lijnen: Antwerpen-Roosendaal, Hamont-Weert (waar nog steeds een gat moet worden gedicht), Gent-Terneuzen (waar het feit dat Zeeland Seaport en Gent samen één haven vormen, voor erg veel grensoverschrijdende verplaatsingen zorgt), Genk-Sittard (waar ook een gat moet worden gedicht) en Hasselt-Maastricht (waar de bus zeker geen volwaardig alternatief is voor een treinverbinding).

In het zuidoosten, de zogenaamde *Grande Région*, is er werk aan de winkel voor meer en betere verbindingen tussen Wallonië, Luxemburg, Rijnland-Palts en Noord-Frankrijk. Hier komt de heer Wilmer nogmaals terug op de ontbrekende schakel Luik-Luxemburg-Straatsburg, die toch van levensbelang is voor Luxemburg en wijde omgeving. Het huidige mooie treintje tussen Luik en Luxemburg heeft vooral een toeristisch belang, en een spoorverbinding tussen Luxemburg en Saarbrücken ontbreekt helemaal.

In het zuidwesten is er dan weer werk te verzetten tussen Charleroi en Aulnoye, tussen Bergen en Valenciennes en vooral tussen De Panne en Duinkerke.

Op al deze plaatsen zijn met betrekkelijk eenvoudige middelen – al blijft het wel altijd om miljoenen gaan natuurlijk – grote stappen vooruit te zetten. Met de gunstige weerslag op de (eu)regionale economie zouden zulke investeringen zich ook snel terugverdienen. De regionale overheden moeten dus mee aan tafel.

Het vierde voorstel van Forum Benelux gaat over tarieven en tickets. Op dat vlak liggen mooie voorbeelden voor het oprapen in Zwitserland, Duitsland, Frankrijk, Polen en Tsjechië, waar de tarief Tabellen aansluiten op die van de andere maatschappijen en er geen toeslag betaald wordt op een overgang en waar er gelijke voorwaarden gelden voor alle klantgroepen.

Tot slot stelt de heer Wilmer vast dat er in de Benelux vooral een beleid gevoerd wordt van jaar tot jaar, zonder dat er een groots perspectief is. Waar blijft ons baanplan? Wat is de planning tot 2050, wat is daarvoor de budgettering? (*Applaus.*)

nombre possible de zones des deux pays en connectant les lignes interurbaines, outre les lignes à grande vitesse.

La troisième proposition concerne les lignes régionales et les autorités décentralisées devraient dès lors pouvoir apporter là une contribution importante. Elles savent que plusieurs villes attirent un large public de l'autre côté de la frontière et devraient donc être le moteur du développement d'un bon réseau transfrontalier régional. Cela implique l'amélioration et l'achèvement de plusieurs lignes: Anvers-Roosendaal, Hamont-Weert (où une lacune doit encore être comblée), Gand-Terneuzen (où le fait que Zeeland Seaport et Gand forment un seul port génère un très grand nombre de déplacements transfrontaliers), Genk-Sittard (où une lacune subsiste également) et Hasselt-Maastricht (où le bus n'est en aucun cas une véritable alternative à une liaison ferroviaire).

Dans le sud-est, la Grande Région, il reste beaucoup à faire pour améliorer les liaisons entre la Wallonie, le Luxembourg, la Rhénanie-Palatinat et le nord de la France. M. Wilmer revient ici sur le chaînon manquant Liège-Luxemburg-Strasbourg, qui est pourtant vital pour le Luxembourg et la région. Le joli petit train actuel entre Liège et Luxembourg présente surtout un intérêt touristique, et une liaison ferroviaire entre Luxembourg et Sarrebruck fait totalement défaut.

Dans le sud-ouest, il y aura fort à faire entre Charleroi et Aulnoye, entre Mons et Valenciennes et surtout entre La Panne et Dunkerque.

Dans tous ces endroits, de larges progrès peuvent être réalisés avec des moyens relativement réduits – même si, bien entendu, on parle toujours de millions. Compte tenu de l'impact favorable sur l'économie (eu)régionale, de tels investissements seraient également rapidement rentabilisés. Les gouvernements régionaux doivent donc être présents à la table des négociations.

La quatrième proposition du Forum Benelux concerne les tarifs et les billets. Il existe de bons exemples en Suisse, en Allemagne, en France, en Pologne et en République tchèque, où les tarifs sont alignés sur ceux des autres compagnies, où il n'y a pas de supplément pour une correspondance et où les conditions sont les mêmes pour tous les groupes de clients.

Enfin, M. Wilmer constate que, dans la Benelux, on mène surtout une politique à l'année, sans guère de perspectives. Où en est notre plan des voies? Quel est le planning jusqu'en 2050? Quelle budgétisation est prévue? (*Applaudissements.*)

V. Best practices

De voorzitter zal zelf beginnen met een uiteenzetting over de *Grande Région*.

De heer *Yves Evrard*, lid van de *Conseil Parlementaire Interrégional – Grande Région*, herinnert eraan dat de *Grande Région* bestaat uit Wallonië, Luxemburg, de Franse regio *Grand Est*, Saarland en Rijnland-Palts in Duitsland.

Sinds enkele jaren buigt commissie 3, Transport en Communicatie, zich over thema's die we hier ook bespreken. Een eerste aanbeveling en een eerste rapport van 2015 kwamen tot gelijkaardige vaststellingen als in de Benelux, zoals een versterking van het ETCS-systeem en de uitbreiding van het aantal passagiers. In 2018 werd vastgesteld dat het aantal mensen dat over de grens werkt, toenam, tot 230.000 in de *Grande Région*, dat de lijn Brussel-Luxemburg-Straatsburg niet vooruitging en dat belangrijke steden als Nancy en Metz hun spoorverbinding met België en Duitsland verloren. De aanbeveling wilde Europese steun vragen voor grensoverschrijdend verkeer en wilde inspiratie halen bij goede voorbeelden zoals de verbinding Eindhoven-Maastricht-Aken. Een ander element van de aanbeveling was één enkel ticket, waaraan Rijnland-Palts en Saarland met Luxemburg wilden werken en dat tot de *Grande Région* zou kunnen worden uitgebreid. Aan Frankrijk en Duitsland werd aandacht gevraagd voor het vrachtvervoer. De derde aanbeveling spitte zich toe op de relatie trein-tram tussen Saarbrücken en Sarreguemines vanuit de vaststelling dat de SNCF retroactief de huurgelden verdubbeld had.

De werkzaamheden worden voortgezet. Sinds 2022 werd het onderwerp HSL aangepakt. Een belangrijke intentieverklaring van de Franse en Duitse ministers gaat over een jongerenticket. Er werd geïnsisteerd op het verdrag van Aken, dat vijftien concrete projecten bevat ter verbetering van het grensoverschrijdend spoorverkeer, met name de lijnen Colmar-Freiburg, Straatsburg-Frankfurt, Straatsburg-Rijnland-Palts, Parijs-Saarbrücken en tegen einde 2023 een nachttrein Parijs-Berlijn. (*Applaus*)

De heer *Andrius Kupčinskas*, vicevoorzitter van de Baltische Assemblée, wijst erop dat, na 50 jaar Russische bezetting, het grootste deel van het Baltische spoorwegnet nog steeds de Russische standaard volgt. Dat valt moeilijk te integreren in Europa. De strategie is onafhankelijk zijn op het vlak van elektriciteit, olie, gas,

V. Meilleures pratiques

Le président se propose de commencer par une présentation de la Grande Région.

M. *Yves Evrard*, membre du Conseil Parlementaire Interrégional – Grande Région, rappelle que la Grande Région comprend la Wallonie, le Luxembourg, la région française du Grand Est, la Sarre et la Rhénanie-Palatinat en Allemagne.

Depuis quelques années, la Commission 3, Transports et Communications, traite de sujets dont nous discutons également ici. Une première recommandation et un rapport de 2015 ont abouti à des conclusions similaires à celles du Benelux, comme le renforcement du système ETCS et l'augmentation du nombre de passagers. En 2018, il a été constaté que le nombre de travailleurs transfrontaliers augmentait, pour atteindre les 230 000 dans la Grande Région, que la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg ne progressait pas et que des villes importantes comme Nancy et Metz perdaient leurs liaisons ferroviaires avec la Belgique et l'Allemagne. La recommandation visait à obtenir un soutien européen en faveur du trafic transfrontalier et à s'inspirer de bons exemples, comme la liaison Eindhoven-Maastricht-Aix-la-Chapelle. Un autre élément de la recommandation concerne le billet unique, sur lequel la Rhénanie-Palatinat et la Sarre souhaite travailler avec le Luxembourg et qui pourrait être étendu à la Grande Région. La France et l'Allemagne ont été invitées à être attentives au transport de marchandises. La troisième recommandation porte sur la relation train-tram entre Sarrebruck et Sarreguemines sur la base du constat que la SNCF a doublé rétroactivement les loyers.

Les travaux se poursuivent. Le sujet de la LGV est discuté depuis 2022. Une importante déclaration d'intention des ministres français et allemands concerne un billet pour les jeunes. L'accent a été mis sur la Convention d'Aix-la-Chapelle qui comporte 15 projets concrets pour améliorer le trafic ferroviaire transfrontalier, notamment les liaisons Colmar-Fribourg, Strasbourg-Francfort, Strasbourg-Rhénanie-Palatinat, Paris-Saarbrücken et, d'ici fin 2023, un train de nuit Paris-Berlin. (*Applaudissements*)

M. *Andrius Kupčinskas*, vice-président de l'Assemblée balte, souligne qu'après 50 ans d'occupation russe, la majeure partie du réseau ferroviaire balte est encore régi par les normes russes. Il est donc difficile de l'intégrer au réseau européen. La stratégie consiste à être indépendant pour l'électricité, le pétrole, le gaz mais

maar ook van spoorwegsysteem. Tegen 2026 moet Rail Baltica gerealiseerd zijn, dat in het Europees netwerk geïntegreerd wordt.

Elke week rijdt er een cargotrein van Rotterdam naar Kaunas met ongeveer 50 wagons. De Baltische regio is dus al een beetje verenigd met Europa, maar verbindingen tussen Warschau, Kaunas, Vilnius, Riga, Tallinn en Helsinki zijn op komst. Deze week was er een gesprek met een delegatie van het Oekraïense Parlement en daar kwam ook de spoorverbinding met Europa met Europese in plaats van Russische spoorwegstandaarden aan bod. Spoorwegen zijn niet enkel belangrijk voor passagiers en vracht, maar ook voor vluchtelingen en humanitaire noden. De wil is aanwezig om Odessa en andere Zwarte Zeehavens te verbinden met Europese havens aan de Baltische Zee via het spoor. Daarbij moet Rail Baltica een rol spelen. Ook een nieuwe geopolitieke conditie is belangrijk, omdat militaire mobiliteit erg belangrijk is. Rail Baltica is dus ook belangrijk voor de EU en NAVO. Rail Baltica wordt een nieuwe transportcorridor voor Europa én een regionaal transportkanaal.

De heer Kupčinskis herinnert eraan dat ook de integratie van het Oekraïense spoorwegnet belangrijk is. *(Applaus)*

De heer *Christof Rasche*, vicevoorzitter van de Landtag van Noordrijn-Westfalen, (videoverbinding) bevestigt dat ook de Landtag van Noordrijn-Westfalen grote verwachtingen heeft voor het spoor. Daarbij duikt meteen de vraag op hoe men het spoorverkeer tussen de Duitse deelstaat en de Benelux kan bevorderen. Als men treinreizen over de grens aantrekkelijk wil maken voor pendelaars en andere bezoekers, mogen treinen niet stoppen aan de grenzen. De kernwoorden die daarbij steeds vallen, zijn: een betere financiering, meer transparantie in het systeem, modernisering en uitbouw van de infrastructuur.

Het zogenaamde *Deutschland-ticket*, wat een federaal initiatief is, zal vanaf mei een positieve revolutie teweegbrengen. De deelstaat zelf voerde in 2021 al een e-ticket in, samen met een unieke app waarmee iedereen zeer eenvoudig een treinreis kan zoeken en boeken. Het is de bedoeling om die app nog verder te ontwikkelen, zodat de reiziger zijn busreis naar het station kan regelen, de treinreis zelf en bijvoorbeeld de deelauto waarmee hij naar zijn uiteindelijke bestemming gaat. De heer Rasche verheugt zich op een nog intensere samenwerking tussen zijn regio en de Benelux.

aussi pour le réseau ferroviaire. D'ici 2026, Rail Baltica devrait être réalisé et intégré au réseau européen.

Chaque semaine, un train de marchandises d'une cinquantaine de wagons relie Rotterdam à Kaunas. La région de la Baltique est donc déjà un peu reliée à l'Europe mais les connexions entre Varsovie, Kaunas, Vilnius, Riga, Tallinn et Helsinki sont en cours de réalisation. Cette semaine, une discussion a eu lieu avec une délégation du Parlement ukrainien, et la liaison ferroviaire avec l'Europe sur la base des normes européennes plutôt que russes a également été abordée. Les chemins de fer sont importants, non seulement pour les passagers et les marchandises, mais aussi pour les réfugiés et les besoins humanitaires. La volonté existe de relier Odessa et d'autres ports de la mer Noire aux ports européens de la mer Baltique par le rail. Rail Baltica devrait jouer un rôle à cet égard. La nouvelle situation géopolitique est également essentielle, car la mobilité militaire est très importante. Le projet Rail Baltica est donc important aussi pour l'UE et l'OTAN. Rail Baltica sera un nouveau corridor de transport pour l'Europe ainsi qu'un canal de transport régional.

M. Kupčinskis rappelle également l'importance de l'intégration du réseau ferroviaire ukrainien. *(Applaudissements)*

M. *Christof Rasche*, vice-président du Landtag de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, (liaison vidéo) confirme que ce dernier attend également beaucoup des chemins de fer. Cela soulève immédiatement la question de savoir comment promouvoir le trafic ferroviaire entre le Land allemand et les pays du Benelux. Pour que le trafic ferroviaire transfrontalier soit attrayant pour les navetteurs et autres visiteurs, les trains ne doivent pas s'arrêter aux frontières. Les mots clés qui reviennent sans cesse sont: meilleur financement, transparence accrue du système, modernisation et développement de l'infrastructure.

Le "billet Deutschland", qui est une initiative fédérale, constituera une révolution positive à partir du mois de mai. L'État lui-même a déjà instauré un billet électronique en 2021, ainsi qu'une application unique qui permet à tout un chacun de rechercher et de réserver très facilement un voyage en train. L'objectif est de développer davantage encore cette application, afin de permettre aux voyageurs d'organiser leur trajet en bus jusqu'à la gare, le voyage en train proprement dit et, par exemple, la location de la voiture partagée avec laquelle ils gagneront leur destination finale. M. Rasche se réjouit à l'idée d'une coopération plus étroite encore entre sa région et le Benelux.

Mevrouw *Patricia Creutz* (B) zorgt voor een korte vertaling van het Frans van het exposé van de heer Rasche. Aan het eind spreekt ze de hoop uit dat de app waarover de heer Rasche het had, navolging kan vinden in de hele Benelux, over de landsgrenzen heen. (*Applaus*)

De heer *Grégory Tempremant*, vertegenwoordiger van het Agentschap van de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai, (videoverbinding) wijst erop dat het Frans-Belgische gebied waarvoor hij hier als vertegenwoordiger optreedt, meer dan 2 miljoen inwoners telt, verdeeld over 157 gemeenten. Hoe dit alles te beheren, als men weet dat niet minder dan veertien entiteiten bevoegdheden hebben in het gebied: de Staat, de regio's, de departementen en de intercommunale verenigingen.

Studies leren ons dat er ontzettend veel grensoverschrijdend verkeer plaatsheeft binnen de Eurometropool, zowel voor werk- en studie- als voor ontspanningsdoel-einden. Dat impliceert dat er een mobiliteit ontwikkeld moet worden waarbij dat grensoverschrijdende aspect prominent aanwezig is. Met het oog op gezondheid en ecologie kiest men voor een zachte mobiliteit, met een goed uitgebouwd netwerk van openbaar vervoer, maar ook voor fietsroutes. Zoals gezegd, dit alles moet grensoverschrijdend uitgewerkt en beheerd worden. De Leierivier die het gebied doorkruist, maakt het niet altijd eenvoudiger.

De heer Tempremant geeft een beeld van de huidige toestand. Momenteel zijn er twee grensoverschrijdende treinlijnen en één buslijn. De aansluiting tussen de busnetten van beide landen is verre van optimaal. De trein Brussel-Lille, die de hoofdsteden van beide landen verbindt, biedt onvoldoende dienstverlening.

Al tien jaar buigt men zich over de vraag wat er allemaal zou moeten gebeuren. De diagnose is er: slechts 5 procent van de verplaatsingen over de grens gebeurt met openbaar vervoer. De verbeteringsmarge is dus enorm. Maar wat is het medicijn? Onder meer zouden de informatie en communicatie naar potentiële reizigers veel beter moeten, maar daar speelt het probleem van de twee talen. Ook zou er een integratie van de tarieven en een uniek ticket moeten komen. Verder moet een aantal missing links in de infrastructuur worden weggewerkt.

De rol van de Eurometropool is die van gespreksruimte. Zij kan de diverse partners samenbrengen, niet alleen de veertien overheden, maar ook de vervoersmaatschappijen en de gebruikers. Samen kunnen zij een strategie uitwerken. Een expresnet rond Rijsel hoort daarbij, aangezien dat erg gunstige effecten zou hebben voor

Mme *Patricia Creutz* (B) traduit brièvement l'exposé de M. Rasche. En conclusion, elle forme le vœu que l'application mentionnée par M. Rasche puisse être adoptée dans tout le Benelux, au-delà des frontières nationales (*Applaudissements*).

M. *Grégory Tempremant*, représentant de l'Agence de l'Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai, (liaison vidéo) rappelle que l'espace franco-belge qu'il représente compte plus de 2 millions d'habitants, répartis sur 157 communes. Comment gérer tout cela quand on sait que pas moins de 14 entités exercent des compétences sur le territoire: l'Etat, les régions, les départements et les intercommunalités?

Des études montrent que l'Eurométropole se distingue par de nombreux déplacements transfrontaliers, que ce soit pour le travail, les études ou les loisirs. Cela implique le développement d'une mobilité où cet aspect transfrontalier est prépondérant. Dans un souci de santé et d'écologie, on opte pour une mobilité douce, avec un réseau de transports en commun bien développé, ainsi que des pistes cyclables. Ainsi qu'il a été dit, tout cela devrait être développé et géré de manière transfrontalière. La Lys, qui traverse la région, ne facilite pas toujours les choses.

M. Tempremant décrit la situation actuelle. Actuellement, il existe deux lignes de train transfrontalières et une ligne de bus. La connexion entre les réseaux de bus des deux pays est loin d'être optimale. Le train Bruxelles-Lille, qui relie les capitales des deux pays, n'offre pas un service suffisant.

Depuis dix ans déjà, on s'interroge sur ce qu'il y a lieu de faire. Le diagnostic a été posé: seuls 5 % des trajets transfrontaliers sont effectués en transports publics. La marge d'amélioration est donc énorme. Mais quel est le remède? Entre autres, l'information et la communication aux voyageurs potentiels devraient être bien meilleures, mais c'est là qu'on se heurte au problème des deux langues. Il faudrait également intégrer les tarifs et créer un billet unique. En outre, il faudrait une solution pour les chaînons manquants dans l'infrastructure.

Le rôle de l'Eurométropole est celui d'un lieu de dialogue. Elle peut réunir les différents partenaires, non seulement les 14 autorités publiques, mais aussi les entreprises de transport et les usagers. Ensemble, ils peuvent élaborer une stratégie. Un réseau express autour de Lille en fait partie, car il aurait des effets très

het grensoverschrijdend verkeer. Op dit overleg moet een fijnmazig fietsnetwerk zeker ook aan bod komen.

Wat verwacht de Eurometropool van de Benelux-parlementariërs? Om te beginnen dat de Benelux ook buiten haar eigen grenzen zou denken en dus mee naar oplossingen zoekt voor het grensverkeer met Noord-Frankrijk. Dat er nog meer aandacht zou gaan naar een goede verbinding tussen de verschillende hoofdsteden. Dat de Benelux haar goede ervaringen op het vlak van grensverkeer zou delen met de Eurometropool. Dat ze mee naar een slimme oplossing zoekt voor het probleem van het zwaar vervoer dat de Eurometropool dagelijks doorkruist. Die Eurometropool is in elk geval steeds tot gesprek en gezamenlijke actie bereid. (*Applaus.*)

De heer *Jan Klink* (N) wil van de heer Bos wat meer vernemen over de grenstoeslag. Wat is de toegevoegde waarde daarvan, wat wordt ermee gedaan, is die kostendekkend, wat is het doel ervan?

De heer *Ton van Kesteren* (N) hoorde de heer Kupčinskas zeggen dat de Baltische spoorwegen van de Russische standaard naar de Europese standaard willen gaan, maar is er wel een Europese standaard? Wat wordt de Europese standaard? Zullen alle landen meedoen?

De heer *Wouter De Vriendt* (B) vernam zonet dat het Nederlandse kabinet ettelijke miljarden wil besparen op de investeringen in spoorinfrastructuur. Hoe moet het dan verder met de missing links?

De heer *Freek Bos* antwoordt dat de grenstoeslag tussen 2,5 en 5 euro bedraagt voor een enkele reis. Dat bedrag wordt bepaald door de vervoersmaatschappijen. Via contracten kan de overheid daarbij sturen. De treinen zijn goed gevuld, een internationale lijn is winstgevend.

Wat de missing links betreft, kunnen bestaande sporen intensiever worden gebruikt. Dat kan met beperkte kosten gebeuren.

De heer *Raphaël Zumsteeg* bevestigt dat er nog heel wat niet uniform is, maar de normen bestaan wel. Er zijn locomotieven met meerdere motoren. Voor de veiligheid is er de ETCS, voor de interoperabiliteit de TSI. Men kan geen niet-conforme installatie in gebruik nemen. Infrastructuurwerken zijn omvangrijke werken, maar men moet er nu mee beginnen.

De heer *Jānis Vucāns* deelt mee dat het spoorwegsysteem in de Baltische landen een probleem is. Als men

bénéfiques pour le trafic transfrontalier. Lors de cette consultation, la discussion devrait certainement porter aussi sur l'aménagement d'un réseau cyclable finement maillé.

Qu'attend l'Eurométropole des parlementaires du Benelux? Tout d'abord, que le Benelux pense également au-delà de ses propres frontières et contribue ainsi à trouver des solutions pour le trafic frontalier avec le nord de la France. Que l'on accorde encore plus d'attention aux bonnes connexions entre les différentes capitales. Que le Benelux partage avec l'Eurométropole ses expériences positives en matière de trafic frontalier. Qu'il contribue à trouver une solution intelligente au problème des transports lourds qui traversent chaque jour l'Eurométropole. En tout cas, l'Eurométropole est toujours disposée à discuter et à agir ensemble. (*Applaudissements.*)

M. *Jan Klink* (N) interroge M. Bos sur le supplément frontalier. Quelle en est la valeur ajoutée, qu'en fait-on, couvre-t-il les coûts, à quoi sert-il?

M. *Ton van Kesteren* (N) a entendu M. Kupčinskas dire que les chemins de fer baltes veulent passer de la norme russe à la norme européenne, mais existe-t-il une norme européenne? Quelle sera la norme européenne? Tous les pays l'adopteront-ils?

M. *Wouter De Vriendt* (B) vient d'entendre que le cabinet néerlandais veut économiser des milliards sur les investissements dans l'infrastructure ferroviaire. Qu'en sera-t-il des chaînons manquants?

M. *Freek Bos* répond que la surtaxe frontalière se situe entre 2,5 et 5 euros pour un trajet simple. Ce montant est déterminé par les entreprises de transport. Le gouvernement peut l'orienter par le biais de contrats. Les trains sont bien remplis, une ligne internationale est rentable.

En ce qui concerne les chaînons manquants, les voies existantes peuvent être utilisées de manière plus intensive. Cela peut se faire moyennant des coûts limités.

M. *Raphaël Zumsteeg* confirme que bien des choses ne sont pas encore uniformisées mais que les normes existent. Il existe des locomotives à moteurs multiples. Il y a l'ETCS pour la sécurité et la STI pour l'interopérabilité. Une installation non conforme ne peut pas être mise en service. Les travaux d'infrastructure sont des travaux de grande envergure, mais il faut commencer dès maintenant.

M. *Jānis Vucāns* indique que le système ferroviaire des pays baltes constitue un problème. Lorsqu'il s'agit

nieuwe infrastructuur bouwt waarlangs mensen zich kunnen verplaatsen, moet men dan naar het heden of de toekomst kijken? De Benelux is dicht bevolkt, wat niet het geval is in de Baltische staten.

De heer Bob van Pareren (N) herinnert aan de woorden van minister Gilkinet: alleen met goeie prijzen voor de gebruikers zal het spoor aantrekkelijker worden. In Nederland gaan de prijzen echter fors omhoog. Men maakt wel reclame voor het openbaar vervoer, maar veel mensen kunnen dat OV zelf niet meer betalen. De heer Bos zei dan weer dat ook een hogere frequentie de aantrekkelijkheid van het spoor zou verhogen. Maar daar vind je in Nederland gewoon het personeel niet voor.

De heer Freek Bos bevestigt dat betaalbaar openbaar vervoer zeer van belang is. Niet iedereen kan de trein betalen, en ook dat heeft een maatschappelijke kostprijs. In de beheerscontracten staat dat openbaar vervoer een publieke dienst is. Duurzaam Openbaar Vervoer moet dus betaalbaar zijn. Dat wil zeggen dat je moet sturen op de prijs, onder meer door eindelijk de stiekem verborgen internationale toeslagen te schrappen. Zo kunnen grensbewoners makkelijker over de grens gaan werken en dat is goed voor heel de economie.

Het personeelsprobleem is volgens de heer Bos een tijdelijk probleem en hij verwacht dat de operatoren er alles aan doen om het zo snel mogelijk op te lossen. De politiek kan dat aanjagen, door bijvoorbeeld belastingvoordelen toe te kennen aan personeel in essentiële sectoren als het openbaar vervoer.

De heer Herman Wilmer herinnert aan het bezoek dat een Beneluxdelegatie een aantal jaren geleden bracht aan de Europese Commissie. Op de vraag over grensoverschrijdende tarieven gaf de commissaris voor Transport toen slechts een algemeen antwoord. We moeten de Commissie en het Europees Parlement nogmaals vragen wat ze in feite willen. OV dient ecologische, economische en ruimtelijke doelen. Moet men die kosten dan helemaal op de reiziger afwentelen of neemt de gemeenschap die kosten grotendeels op zich? OV is een deel van de samenlevingsordering en dient dus principieel door de overheden te worden bewaakt. De heer Wilmer wil het gebruik van dat OV (personeelskosten, infrastructuur, vervoersmaterieel, energie) dus voor het overgrote deel door die overheden laten betalen.

De heer Raphaël Zumsteeg komt terug op de vraag van de heer *Vucāns*: hoe moet je je spoorweginfrastructuur plannen? Het gaat er niet puur om het netwerk te

de construire de nouvelles infrastructures permettant aux gens de se déplacer, faut-il penser au présent ou à l'avenir? Le Benelux est densément peuplé, ce qui n'est pas le cas des pays baltes.

M. Bob van Pareren (N) rappelle les propos du ministre Gilkinet: ce n'est qu'avec des prix intéressants pour les utilisateurs que le rail deviendra plus attractif. Or, aux Pays-Bas, les prix augmentent fortement. On fait de la publicité pour les transports publics mais nombreux sont ceux qui ne peuvent plus se les offrir. *M. Bos*, quant à lui, a déclaré qu'une fréquence plus élevée renforcerait également l'attrait du rail. Mais aux Pays-Bas, il n'y a tout simplement pas de personnel pour cela.

M. Freek Bos confirme qu'il est très important que les transports publics soient abordables. Tout le monde n'a pas les moyens de prendre le train, et cela a aussi un coût social. Aux termes des contrats de gestion, les transports en commun relèvent du service public. Le transport public durable doit donc être abordable. Cela signifie qu'il faut agir sur les prix, notamment en supprimant enfin les surtaxes internationales cachées. Cela permettra aux frontaliers d'aller travailler plus facilement au-delà des frontières, ce qui est bon pour l'économie dans son ensemble.

M. Bos estime que le problème de personnel est temporaire et il attend des opérateurs qu'ils fassent tout ce qui est en leur pouvoir pour le résoudre dès que possible. Le politique peut y contribuer, par exemple en accordant des avantages fiscaux au personnel dans des secteurs clés tels que les transports publics.

M. Herman Wilmer évoque la visite d'une délégation du Benelux à la Commission européenne il y a quelques années. Interrogé sur les tarifs transfrontaliers, le commissaire aux transports n'avait alors donné qu'une réponse générale. Il faut redemander à la Commission et au Parlement européen ce qu'ils veulent réellement. Le transport en commun sert des objectifs écologiques, économiques et spatiaux. Faut-il dès lors répercuter entièrement ces coûts sur le voyageur ou la collectivité les prend-elle en grande partie en charge? Le transport en commun faisant partie de l'ordre social, il doit être contrôlé par les pouvoirs publics. *M. Wilmer* souhaite donc que l'utilisation des transports publics (frais de personnel, infrastructures, matériel de transport, énergie) soit très largement prise en charge par les pouvoirs publics.

M. Raphaël Zumsteeg revient sur la question de *M. Vucāns*: comment planifier l'infrastructure ferroviaire? Il ne s'agit pas seulement de densifier le réseau car faire

verdichten, want lege treinen laten rijden heeft geen zin. Men moet altijd goed nagaan wat het reizigerspotentieel kan zijn van een nieuwe lijn. Dan moet je naar zinvollere alternatieven zoeken, zoals de bus bijvoorbeeld.

De spreker wil in dat verband iets zeggen over de fameuze directe verbinding Luxemburg-Saarbrücken. Zelf zou hij zo'n trein graag nemen, maar de aanleg – met zijn vele tunnels – zou zeker enkele miljarden euro's kosten. De verwachte bezettingsgraad is niet erg hoog, er zijn weinig mogelijke stopplaatsen en dus moet men geen geweldige rendabiliteit verwachten. Het wordt een peperdure intercity die bitter weinig pendelaars zou aantrekken. Dus gaat men beter op zoek, samen met de collega's uit Saarland en Rijnland-Palts, naar indirecte verbindingen die wel reizigers zouden aantrekken. Er is nu al een goed benutte lijn Luxemburg-Metz en er is een lijn Metz-Saarbrücken. Het zou interessant zijn mocht je kunnen blijven zitten op een trein tussen Luxemburg en Saarbrücken via Metz, maar dat veronderstelt natuurlijk aangepaste locomotieven. Zo'n traject duurt misschien langer dan met de auto, maar het grote voordeel is dat je in de trein altijd iets nuttigs en/of aangenaams kunt doen, want je hoeft niet zelf te rijden. De heer Zumsteeg besluit: de trein ja, maar niet tegen elke prijs.

VI. Conclusie door de rapporteur

De heer *Jef Van de Bergh* (B), rapporteur, dankt voor de input, waarmee de commissie aan de slag kan gaan met het oog op een aanbeveling. De spoorwegmaatschappijen waren vandaag niet uitgenodigd. Er moeten hen nu bepaalde voorstellen worden voorgelegd.

Bij onze toekomstige werkzaamheden moeten we bekijken welk perspectief we op middellange en lange termijn willen voor de verschillende treinverbindingen binnen de Benelux en hoe we daarvan een binnenlands spoornet kunnen maken. Tickets, tarieven en zaken zoals jeugdtickets moeten grensoverschrijdend worden, regionale tickets moeten verder worden uitgezocht. Er werd een goed overzicht gegeven van de verschillende lijnen. De heer *Kupčinskás* wees op het belang van een goed spoorwegnet om mensen en economieën samen te brengen. De hele EU verbinden en samenbrengen via de spoorwegen is een mooie en ambitieuze uitdaging. (*Applaus*)

De heer *Pim van Ballekom* (N), voorzitter van het Beneluxparlement, dankt de heer *Evrard* voor het leiden van het debat en de sprekers voor hun inbreng. Met deze

circuler des trains vides n'a pas de sens. Il faut toujours examiner attentivement le potentiel de passagers d'une nouvelle ligne. Il faut ensuite rechercher des alternatives plus raisonnables, comme le bus.

L'orateur aimerait dire à cet égard un mot sur la fameuse liaison directe Luxembourg-Saarbrücken. Lui-même aimerait prendre un tel train mais la construction – avec ses nombreux tunnels – coûterait certainement plusieurs milliards d'euros. Le taux de fréquentation attendu n'est pas très élevé, il y a peu d'arrêts possibles et il ne faut donc pas s'attendre à une grande rentabilité. Il s'agira d'une liaison interurbaine extrêmement coûteuse qui n'attirera que très peu de navetteurs. Il est donc préférable de rechercher, avec les collègues de la Sarre et de la Rhénanie-Palatinat, des liaisons indirectes susceptibles quant à elles d'attirer des voyageurs. Il existe déjà une ligne Luxembourg-Metz bien utilisée et une ligne Metz-Saarbrück. Il serait intéressant de pouvoir rester dans le même train entre Luxembourg et Sarrebruck via Metz, mais cela suppose bien sûr des motrices adaptées. Un tel trajet peut certes prendre plus de temps qu'en voiture mais le grand avantage du train est qu'on peut toujours y faire quelque chose d'utile et/ou d'agréable puisqu'on n'a pas besoin de conduire soi-même. Et M. Zumsteeg de conclure: le train oui, mais pas à n'importe quel prix.

VI. Conclusion du rapporteur

M. *Jef Van de Bergh* (B), rapporteur, remercie les participants pour leur contribution qui permettra à la commission de rédiger une recommandation. Les compagnies ferroviaires n'ont pas été invitées aujourd'hui. Certaines propositions doivent maintenant leur être soumises.

Nous devons, pour nos travaux futurs, déterminer quelle perspective nous voulons à moyen et long terme pour les différentes liaisons ferroviaires au sein du Benelux et voir comment on peut en faire un réseau ferroviaire intérieur. Les billets, les tarifs et des éléments comme les billets pour les jeunes doivent devenir transfrontaliers et la question des billets régionaux doit approfondie. Une bonne vue d'ensemble des différentes lignes a été fournie. M. *Kupčinskás* a souligné l'importance d'un bon réseau ferroviaire pour rapprocher les gens et les économies. Connecter et rassembler l'ensemble de l'UE par le biais des chemins de fer est un beau et ambitieux défi. (*Applaudissements*)

M. *Pim van Ballekom* (N), président du Parlement du Benelux, remercie M. *Evrard* d'avoir mené le débat et les intervenants d'avoir contribué à ce dernier. Avec ces

informatie kan men aan de slag. Indien nodig zal men opnieuw contact met hen opnemen.

De vergadering wordt gesloten om 17.44 uur.

Plenaire vergadering van zaterdag 19 maart 2023

De voorzitter, de heer *Pim van Ballekom* (N), opent de vergadering om 10.03 uur in de in de Eerste Kamer der Staten-Generaal van Nederland te Den Haag. Hij herinnert eraan dat niet hij hier had moeten zitten. Op 11 december, vlak na de vorige plenaire vergadering, is de heer Peter Ester overleden. Hij was lid van de Eerste Kamer en ondervoorzitter van het Beneluxparlement van 2020 tot 2022 en keek ernaar uit om op deze plaats te zitten. De voorzitter vraagt om even stil te staan bij het overlijden van de heer Ester. *(De staande vergadering neemt een ogenblik stilte in acht)*

De voorzitter vraagt of iedereen akkoord gaat met de agenda. *(Instemming)*

Verklaring over de situatie in Oekraïne

De voorzitter legt, in overleg met de Baltische delegatie, deze verklaring voor. Ze is nog enigszins gewijzigd na het besluit van het Internationaal Strafhof.

De heer *Karl Vanlouwe* (B), voorzitter van de commissie Buitenlandse Zaken, heeft gisteren gesproken met de collega's van de Baltische Assemblee, die weten wat de permanente Russische dreiging betekent. Zij vroegen ons om aan te sluiten bij hun statement met een gelijkaardige tekst. In de tekst wordt verwezen naar ons debat op 9 december, het Baltische standpunt en het arrestatiebevel dat gisteren werd uitgevaardigd. De Russische agressie wordt veroordeeld en kwetsbare groepen worden vermeld. Aanvallen op burgerinfrastructuur, in strijd met het oorlogsrecht, worden veroordeeld. Er wordt aangedrongen op de oprichting van een internationaal gerechtshof. De Benelux moet samenwerken binnen de EU, NAVO, Raad van Europa en OVSE.

De heer *Rik Janssen* (N) kent de verklaring van de Baltische Assemblee niet, waaraan in punt 1 steun wordt toegezegd.

De heer *Bob van Pareren* (N) sluit zich daarbij aan en wil dat in punt 3 ook de deportatie van kinderen wordt veroordeeld. Punt 4 kan gewijzigd worden, nu een tribunaal is opgericht.

informations, on peut se mettre au travail. Si nécessaire, ils seront recontactés.

La séance est levée à 17h44.

Séance plénière du samedi 19 mars 2023

Le président, M. Pim van Ballekom (N), ouvre la séance à 10 h 03 à la Première Chambre des États généraux des Pays-Bas, à La Haye. Il rappelle que ce n'est pas lui qui aurait dû siéger à cette place. M. Peter Ester est décédé le 11 décembre, juste après la dernière séance plénière en 2022. Membre de la Première Chambre et vice-président du Parlement Benelux de 2020 à 2022, il se réjouissait d'occuper ce siège. Le président demande d'observer une minute de silence pour saluer la mémoire de M. Ester. (L'assemblée debout observe un moment de silence)

Le président demande si chacun est d'accord avec l'ordre du jour. (Assentiment)

Déclaration sur la situation en Ukraine

Le président, en concertation avec la délégation balte, soumet la déclaration. Elle a été quelque peu modifiée à la suite de la décision de la Cour pénale internationale.

M. *Karl Vanlouwe* (B), président de la commission des Affaires étrangères, s'est entretenu hier avec les collègues de l'Assemblée balte qui savent ce que signifie la menace russe permanente. Ils nous ont demandé de joindre à leur déclaration un texte analogue. Le texte fait référence à notre débat du 9 décembre, à la position balte et au mandat d'arrêt délivré hier. Il condamne l'agression russe et mentionne les groupes vulnérables. Il condamne les attaques contre les infrastructures civiles, en violation du droit de la guerre. Il est demandé de créer un tribunal international. Le Benelux doit coopérer au sein de l'UE, de l'OTAN, du Conseil de l'Europe et de l'OSCE.

M. *Rik Janssen* (N) n'a pas connaissance de la déclaration de l'Assemblée balte que soutient le point 1.

M. *Bob van Pareren* (N) le rejoint et souhaite que le point 3 condamne également la déportation d'enfants. Le point 4 peut être modifié, à présent qu'un tribunal a été créé.

De heer *Alexander van Hattem* (N) is van oordeel dat de formulering in verband met de militaire hulp (punt 5) erg open is: hier kan men niet uit opmaken hoe verstrekkend die hulp is.

De heer *Karl Vanlouwe* (B) kan de aangepaste tekst van de Baltic Assembly bezorgen. Anderzijds zouden we ook gewoon tot schrapping in de rondgedeelde tekst kunnen overgaan en zo het standpunt van de Benelux duidelijk maken.

De *voorzitter* verneemt van de griffie dat de verklaring onder alle parlementsleden werd verdeeld op 20 februari. Die tekst werd ook besproken. We hadden er kennis van kunnen nemen.

De heer *Rik Janssen* (N) blijft erbij dat die tekst nu bij de documenten had moeten zitten. Kennis nemen van een tekst is nog iets anders dan hem ondersteunen zoals men ons nu vraagt. Dat vraagt een diepere discussie, een discussie die we nu niet kunnen voeren.

Mevrouw *Saskia Kluit* (N) wijst erop dat in de Engelse tekst het woord “*aknowledge*” staat, wat toch eerder “*erkennen*” betekent dan “*steunen*”.

De heer *Karl Vanlouwe* (B) wil zich zeker compromisbereid tonen. Iedereen heeft de tekst ontvangen, samen met de uitnodiging voor deze tweedaagse. We zouden zonder veel discussie de bewuste zin uit punt 1 kunnen weglaten, aangezien het daar over een simpele kennisoverdracht van het Baltische standpunt gaat.

Er was ook een bemerking over de deportatie van kinderen. Dit is een zeer ernstige zaak. Veel Oekraïense kinderen werden naar Rusland gedeporteerd en moeten daar een russificatieproces ondergaan. Er werden ook vrouwen en etnische minderheden gedeporteerd, en daarom hebben we de formulering bewust algemener gehouden en spreken we over “*kwetsbare groepen*”. De commissievoorzitter stelt wel voor om “*calls to set up a special tribune*” te vervangen door “*to support a special tribune*”.

Tot slot is er de bemerking betreffende de militaire hulp. In punt 7 roept de Baltische Assemblée de Beneluxregeringen op om hun inspanningen voort te zetten binnen de EU, de NAVO en andere internationale instellingen. De militaire steun aan Oekraïne gebeurt niet onder NAVO-vlag, maar is steeds bilateraal. Het ene land gaat daar verder in dan het andere.

De heer *Bob van Pareren* (N) zou het woord “*deporter*” graag expliciet opgenomen zien in de tekst.

M. *Alexander van Hattem* (N) estime que la formulation relative à l'aide militaire (point 5) est très ouverte: on ne peut en déduire la portée.

M. *Karl Vanlouwe* (B) peut fournir le texte adapté de l'Assemblée balte. Mais nous pourrions simplement aussi opérer des suppressions dans le texte qui a été distribué et ainsi clarifier la position du Benelux.

Le *président* est informé par le greffe que la déclaration a été distribuée à tous les membres le 20 février. Ce texte a également été discuté. Nous avons eu la possibilité d'en prendre connaissance.

M. *Rik Janssen* (N) maintient que ce texte aurait dû figurer parmi les documents. Prendre connaissance d'un texte est une chose, le soutenir comme il est demandé de le faire en est une autre. Cela requiert une discussion plus approfondie que nous ne pouvons pas avoir maintenant.

Mme *Saskia Kluit* (N) fait observer que le texte anglais contient le mot “*aknowledge*”, qui signifie tout de même “*reconnaître*” plutôt que “*soutenir*”.

M. *Karl Vanlouwe* (B) veut assurément se montrer ouvert au compromis. Chacun a reçu le texte ainsi que l'invitation à cette session de deux journées. Nous pourrions, sans qu'il soit besoin de grandes discussions, omettre la phrase controversée du point 1, car il ne s'agit que de l'information relative à la position balte.

Il y a également eu une remarque à propos de l'expulsion d'enfants. Il s'agit d'une question très sérieuse. De nombreux enfants ukrainiens ont été déportés en Russie où ils se sont soumis à un processus de russification. Des femmes et des minorités ethniques ont également été déportées et c'est pourquoi nous avons délibérément conservé une formulation plus générale en parlant de “*groupes vulnérables*”. Le président de la commission suggère de remplacer “*calls to set up a special tribune*” par “*to support a special tribune*”.

Enfin, il y a l'observation relative à l'aide militaire. Au point 7, l'Assemblée balte invite les gouvernements du Benelux à poursuivre leurs efforts dans le cadre de l'UE, de l'OTAN et d'autres institutions internationales. L'aide militaire à l'Ukraine ne se fait pas sous la bannière de l'OTAN, mais est toujours bilatérale. Certains pays vont plus loin que d'autres.

M. *Bob van Pareren* (N) souhaite que le terme “*déportation*” figure explicitement dans le texte. Il souhaiterait

Aan het begrip “militaire hulp” zou hij graag het begrip “humanitaire hulp” toegevoegd zien.

Mevrouw *Carla Moonen* (N) wil de oproep van de heer Van Pareren steunen: taal doet ertoe. In de tekst zou expliciet moeten staan dat kinderen worden gedeporteerd.

De *voorzitter* stelt voor om de gedane suggesties op te nemen in de tekst. Op het eind van de vergadering kan de bijgewerkte tekst dan worden rondgedeeld. Hij somt de aanpassingen nog even op: punt 1 schrappen; “humanitaire hulp” toevoegen; “deportatie” toevoegen; steun betuigen aan een speciaal hof. (*Instemming*)

Thema “Fake News”

Mevrouw *Gwenaëlle Grovonijs* (B), rapporteur, hoopt dat de vergadering vandaag de laatste stap kan zetten in een dossier dat al een tijdje meegaat, dat van fake news. De eerste hoorzittingen hadden plaats in mei 2021. Over de tekst die we vandaag willen goedkeuren, werd stevig gediscussieerd. Over de tekst werden verschillende adviezen uitgebracht en de rapporteur hoopt dat hij vandaag op een unanieme goedkeuring zal kunnen rekenen.

We begonnen ons het hoofd te breken over de kwestie toen we zagen hoe de gezondheids crisis behandeld werd in de media, vooral dan op de sociale media. Tijdens de hoorzittingen leerden we dat er een duidelijk verschil is tussen desinformatie en fake news. Bij het eerste fenomeen gaat het om het doelbewust en vaak heimelijk verspreiden van informatie die leugenachtig of problematisch is. Die term krijgt dan ook onze voorkeur. Ook de Europese Unie boog zich over de thematiek, wat resulteerde in de Digital Service Act.

De plenaire Beneluxassemblee wijdde in oktober 2021 een volledige conferentie aan het onderwerp. Op basis van de toen verzamelde informatie werd een eerste versie van de aanbevelingen opgesteld.

Het voorstel begint met een reeks vaststellingen. Daarbij gaan we ervan uit dat desinformatie en fake news – en de bestrijding ervan – een gedeelde verantwoordelijkheid van velen zijn: de autoriteiten, de traditionele media, de platformen van sociale media, de gebruikers zelf. We zijn ons bewust van de onvermijdelijke spanning die er bestaat tussen het recht op vrije meningsuiting enerzijds en anderzijds andere fundamentele rechten die in het gedrang kunnen komen als iemand doelbewust foute informatie verspreidt. Uit de hoorzittingen bleek dat de architectuur van de sociale netwerken zelf deze

voir adjoindre aux termes “aide militaire”, les termes “aide humanitaire”.

Mme *Carla Moonen* (N) soutient la demande de M. van Pareren: la langue est importante. Le texte devrait indiquer explicitement que des enfants sont déportés.

Le *président* propose de traduire les suggestions telles qu’elles ont été formulées dans le texte. Le texte mis à jour pourra être distribué à l’issue de la réunion. Il énumère brièvement les modifications: supprimer le point 1; ajouter “aide humanitaire”; ajouter “déportation”; exprimer son soutien à une cour spéciale. (*Assentiment*)

Thème “Fake News”

Mme *Gwenaëlle Grovonijs* (B), rapporteur, souhaite que l’assemblée puisse aujourd’hui franchir l’ultime étape d’un dossier qui remonte à un certain temps déjà, celui des “fake news”. Les premières auditions ont eu lieu en mai 2021. Le texte qui va être adopté aujourd’hui a donné lieu à de vifs débats. Plusieurs avis ont été émis sur le texte et la rapportrice espère qu’il sera approuvé à l’unanimité aujourd’hui.

Nous avons commencé à nous préoccuper de la question en voyant comment les médias, et surtout les médias sociaux, couvraient la crise sanitaire. Au cours des auditions, nous avons appris qu’il existe une différence claire entre la désinformation et les “fake news”. Le premier phénomène suppose la diffusion délibérée et souvent dissimulée d’informations fausses ou problématiques. C’est donc vers ce terme que va notre préférence. L’Union européenne s’est également penchée sur la question, ce qui a donné lieu au règlement sur les marchés numériques.

L’assemblée plénière du Parlement Benelux a consacré toute une conférence à ce sujet en octobre 2021. Sur la base des informations recueillies à cette occasion, une première version des recommandations a été rédigée.

La proposition commence par une série de constats. Nous considérons que la désinformation et les fake news – et la lutte contre celles-ci – sont une responsabilité partagée par de nombreuses personnes: les autorités, les médias traditionnels, les plateformes de médias sociaux, les utilisateurs eux-mêmes. Nous sommes conscients de la tension inévitable qui existe entre d’une part le droit à la liberté d’expression et d’autre part d’autres droits fondamentaux susceptibles d’être compromis lorsque quelqu’un diffuse délibérément des informations erronées. Les auditions ont montré que

verspreiding aanmoedigt. Wie iets schokkends publiceert, kan op veel kliks en likes rekenen, wat tot meer inkomsten voor de platformen leidt. Het fenomeen van de zogenaamde echokamer leidt ertoe dat gebruikers enkel nog die informatie zien die hun opvattingen bevestigt, waardoor ze nooit nog geconfronteerd worden met afwijkende ideeën. De concentratie van de informatie binnen grote mediagroepen bedreigt trouwens de diversiteit van de informatie. Informatie checken op haar betrouwbaarheid is niet altijd eenvoudig voor de gebruiker. Daarom is het belangrijk dat er wordt ingezet op mediageletterdheid bij jongeren en bij de rest van de bevolking.

In de aanbevelingen vragen we in de eerste plaats aan onze drie regeringen om de samenwerking over dit thema nog te intensifiëren, ook met de Baltische Assemblee en de Noordse Raad. Het is de politiek die de mediaplatformen met klem moet wijzen op hun verantwoordelijkheid. De overheid moet ook de gediversifieerde kwaliteitsjournalistiek stimuleren en ondersteunen. Een te grote concentratie van informatie is te mijden.

Onze regeringen moeten ook de wettelijke middelen versterken die nodig zijn om bij overtredingen op te treden tegen platformen en gebruikers. We moeten kunnen nagaan welke mechanismen van factchecking en contentmoderatie die platformen hebben opgezet en ze daar indien nodig op aanspreken. We vragen de regeringen om voldoende ruimte voor mediaopvoeding in het onderwijs vrij te maken, opdat jongeren bewust en verantwoord met media leren omgaan.

Het is goed dat burgers meningen kunnen uitwisselen in de openbare ruimte, maar dat moet gebeuren op basis van correcte feiten én met eerbied voor andermans rechten. In een democratie is de uitwisseling van gedachten vrij, maar er moet controle zijn bij uitwassen. (*Applaus*)

De *voorzitter* bevestigt dat er bij het opstellen van deze aanbevelingen niet over één nacht ijs werd gegaan. Ze werden ook een paar keer geamendeerd, waardoor we nu tot een volwaardig document zijn gekomen, waarover we zo meteen kunnen stemmen zodra de rapporteur nog een paar vragen heeft beantwoord.

Mevrouw *Roelien Kamminga* (N) meldt dat de Nederlandse Tweede Kamer sinds twee jaar een commissie

l'architecture même des réseaux sociaux encourage pareille diffusion. Quiconque publie quelque chose de choquant peut escompter un grand nombre de clics et de *likes*, ce qui se traduit par une augmentation de recettes pour les plateformes. Le phénomène de la “chambre d'écho” conduit les utilisateurs à ne plus voir que des informations qui les confortent dans leurs opinions, ce qui signifie qu'ils ne sont jamais confrontés à des idées divergentes. En outre, la concentration de l'information au sein de grands groupes médiatiques menace la diversité de l'information. Il n'est pas toujours facile pour les utilisateurs de vérifier la fiabilité des informations. Il est donc important de mettre l'accent sur l'éducation aux médias des jeunes et du reste de la population.

Dans les recommandations, nous demandons principalement à nos trois gouvernements d'intensifier la coopération sur ce sujet, y compris avec l'Assemblée balte et le Conseil nordique. Il appartient aux pouvoirs politiques de rappeler fermement leurs responsabilités aux plateformes médiatiques. Les pouvoirs publics devraient également encourager et soutenir un journalisme diversifié et de qualité. Il faut éviter une concentration excessive de l'information.

Nos gouvernements doivent également renforcer les moyens juridiques nécessaires pour prendre des mesures contre des plateformes et des utilisateurs en cas d'infraction. Nous devons pouvoir vérifier quels mécanismes de vérification des faits et de modération des contenus ces plates-formes ont mis en place et engager leur responsabilité si nécessaire. Nous demandons aux gouvernements de réserver un espace suffisant à l'éducation aux médias dans l'enseignement, afin que les jeunes apprennent à utiliser les médias en connaissance de cause et de manière responsable.

Que les citoyens puissent échanger des opinions dans l'espace public est une bonne chose mais cela doit se faire sur la base de faits avérés et dans le respect des droits d'autrui. Dans une démocratie, l'échange d'idées est libre mais il doit y avoir un contrôle en cas d'excès. (*Applaudissements*)

Le *président* confirme que ces recommandations n'ont pas été élaborées du jour au lendemain. Elles ont été amendées à plusieurs reprises, de sorte de que nous avons rédigé un document à part entière que nous pourrions mettre aux voix dans un instant, lorsque la rapportrice aura répondu à quelques questions complémentaires.

Mme *Roelien Kamminga* (N) signale que la Deuxième Chambre des représentants néerlandaise s'est dotée

Digitale Zaken heeft, die binnenkort een werkbezoek brengt aan Estland.

De heer *Ton van Kesteren* (N) voelt een grote scepsis ten aanzien van mediaopvoeding. In Nederland is Ongehoord Nederland door heel wat mediamensen de wacht aangezegd wegens niet welgevallig nieuws. Dit vindt hij bedenkelijk.

De heer *Peter De Roover* (B) vindt dat hier rekening moest worden gehouden met zowel terechte bekommernissen als het belang van de vrije meningsuiting. Politici zijn zelf soms ook producenten van *fake news*. De aanvullingen die hij wilde aanbrengen, hebben te maken met de Digital Services Act, die wel heel veel goede voornemens bevat. Hij is blij met de aandacht voor de vrijheid van meningsuiting en andere grondrechten in de tekst. Punt 9 bevestigt het verbod op censuur. Fact-checking lijkt hem eerder een zaak van de civil society.

De heer *Alexander van Hattem* (N) sluit zich aan bij wat de heer Van Kesteren heeft gezegd. Bovendien wordt op drie plaatsen voor “l'éducation aux médias” telkens een andere Nederlandse term gebruikt.

Mevrouw *Gwenaëlle Grovonijs* (B), rapporteur, hoorde geen echte vragen. Ze kan niet oordelen over de taalkundige opmerking, maar dit mag gerust worden aangepast.

De *voorzitter* stelt voor de tekst taalkundig nog eens te bekijken, maar te stemmen over de inhoud, die compromissen bevat.

Het voorstel van aanbeveling wordt aangenomen, met 3 stemmen tegen en 2 onthoudingen. (Applaus)

Thema “Overstromingen en waterbeheer”

De heer *Rik Janssen* (N), rapporteur, dankt iedereen die bij de totstandkoming van deze aanbeveling betrokken was, commissieleden en ambtelijke ondersteuners. Bijzondere dank aan Patricia Creutz voor haar inzet bij de conferentie in Eupen en het werkbezoek in Dolhain.

Twee goede commissievergaderingen leidden tot de aanbeveling aan de drie regeringen die vandaag voorligt. Die aanbeveling moet ons wapenen om in de toekomst overstromingen te voorkomen, maar ze moeten ook helpen om de gevolgen beter beheersbaar te maken mocht zich toch ooit weer een ramp voordoen.

voici depuis deux ans d'une commission des Questions numériques qui effectuera prochainement une visite de travail en Estonie.

M. *Ton van Kesteren* (N) est très sceptique concernant l'éducation aux médias. Aux Pays-Bas, *Ongehoord Nederland* a été mis en cause par de nombreux professionnels des médias en raison d'informations mal perçues, ce qu'il trouve discutable.

M. *Peter De Roover* (B) estime qu'il faut tenir compte à la fois des préoccupations légitimes et de l'importance de la liberté d'expression. Les hommes et femmes politiques sont parfois eux-mêmes à la source de “fake news”. Les ajouts qu'il souhaitait insérer concernent la loi sur les services numériques qui contient beaucoup de bonnes intentions. Il se félicite que le texte mette l'accent sur la liberté d'expression et d'autres droits fondamentaux. Le point 9 confirme l'interdiction de la censure. La vérification des faits lui paraît relever davantage de la société civile.

M. *Alexander van Hattem* (N) rejoint les propos de M. van Kesteren. Par ailleurs, les termes français “l'éducation aux médias” sont traduits à trois reprises par des termes néerlandais différents.

Mme *Gwenaëlle Grovonijs* (B), rapportrice, n'a pas entendu à proprement parler de questions. Elle ne peut se prononcer sur l'observation à caractère linguistique mais le texte peut parfaitement être modifié à cet égard.

Le *président* suggère d'encore revoir le texte sur le plan linguistique mais de voter sur le fond, qui comporte des compromis.

La proposition de recommandation est adoptée avec 3 voix contre et 2 abstentions. (Applaudissements)

Thème “Inondations et gestion de l'eau”

M. *Rik Janssen* (N), rapporteur, remercie toutes les personnes qui ont contribué à l'élaboration de cette recommandation, les membres de la commission et les services administratifs. Il remercie tout particulièrement Mme Patricia Creutz pour l'engagement dont elle a fait preuve à l'occasion de la conférence d'Eupen et de la visite de travail à Dolhain.

Deux réunions fructueuses de la commission ont débouché sur la recommandation aux trois gouvernements que nous examinons aujourd'hui. Cette recommandation devrait nous armer pour prévenir les inondations à l'avenir mais aussi pour en rendre les conséquences plus gérables dans l'hypothèse d'une nouvelle catastrophe.

Iedereen herinnert zich de overstromingen van juli 2021, toen de Beneluxlanden en Duitsland zwaar werden getroffen. De commissie wilde zich goed laten informeren en organiseerde daarom een hoorzitting in Brussel. In november vond dan de conferentie plaats in Eupen. Toen luisterden we naar bestuurders, hulpverleners en getroffen en, wat aangrijpende verhalen opleverde. Die getuigenissen waren voor ons een aanmoediging om tot deze aanbeveling te komen. Bij de rondleiding door de dorpskern van het erg getroffen Dolhain, waarbij we de omvang van de schade goed te zien kregen, was iedereen aangegrepen.

Met al die informatie en ervaringen zijn de commissies Ruimtelijke Ordening, Milieu en Klimaat en Grensoverschrijdende Samenwerking aan de slag gegaan om tot deze aanbeveling te komen. We hopen dat ze recht doet aan de heftige gebeurtenissen van 2021. Het mag hier echter niet bij blijven. Zodra de reactie van de regeringen binnen is, moeten we dit onderwerp opnieuw agenderen om te zien wat ons te doen staat. (*Applaus*)

De heer *Alexander van Hattem* (N) juicht het toe dat er intens wordt samengewerkt inzake veiligheid en waterbeheersing. Hij heeft wel een bemerking bij punt 5. De daar gevraagde renaturatie van de hoogvenen is eerder een natuurdoelstelling dan een aanbeveling inzake waterveiligheid. Welke hoogvenen bedoelt men trouwens? Als men daar de Peel bij rekent in Brabant en Limburg, heeft dat een directe weerslag op de agrarische activiteiten aldaar.

Mevrouw *Patricia Creutz* (B) meent dat de rapporteur heel goed de ontzetting van de commissieleden geschetst heeft toen ze ter plaatse zagen en hoorden wat de watersnood in juli 2021 had aangericht in Wallonië. De sporen zijn nog altijd zichtbaar. Zelf heeft mevrouw Creutz in commissie ervoor gepleit de hoogvenen in hun natuurlijke staat terug te brengen, zodat ze opnieuw hun functie als spons kunnen uitoefenen. Nu willen sommigen woningen en fabrieken weghalen van de rivieroever, maar is het niet logischer om aan de bron te beginnen? De venen zijn zo droog geworden dat ze geen water meer opslorpen en dat moet worden hersteld.

Mevrouw Creutz wil ook iets kwijt over de rol die de barrage van Eupen heeft gespeeld. Daar zijn fouten gebeurd en de verantwoordelijken zijn al aangewezen. Maar ook dat volstaat niet. In 2021 werd de regio van Eupen getroffen, volgende keer kan het een ander gebied zijn. Daarom moest de aanbeveling zo ruim mogelijk worden geformuleerd. We wilden een sterk signaal uitzenden naar de regeringen, opdat die in actie zouden

Tout le monde se souvient des inondations de juillet 2021, qui ont gravement touché le Benelux et l'Allemagne. Soucieuse d'être bien informée, la commission a organisé une audition à Bruxelles. Puis, en novembre, il y a eu la conférence à Eupen. Nous avons alors entendu des dirigeants, des secouristes et des sinistrés, qui nous ont fait des récits émouvants. Ces témoignages nous ont encouragés à formuler cette recommandation. Lors de la visite du centre du village de Dolhain, qui a été durement touché, où nous avons pu constater l'ampleur des dégâts. L'émotion était générale.

Fortes de ces informations et de cette expérience, la commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat et celle de la Coopération transfrontalière se sont mises au travail pour aboutir à cette recommandation dont nous espérons qu'elle fait droit aux événements violents de 2021. Mais le travail ne doit pas s'arrêter là. Une fois que les gouvernements auront répondu, nous devons réinscrire cette question à l'ordre du jour pour voir ce qu'il convient de faire. (*Applaudissements*)

M. *Alexander van Hattem* (N) se félicite de la coopération intense en matière de sécurité et de gestion de l'eau. Il souhaite formuler une observation au sujet du point 5. La renaturation demandée des hautes fagnes tient davantage de l'objectif naturel que de la recommandation sur la sécurité en matière d'eau. De quelles tourbières s'agit-il d'ailleurs? Si l'on y inclut la Peel dans le Brabant et le Limbourg, cela impacte directement les activités agricoles dans ces régions.

Mme *Patricia Creutz* (B) estime que le rapporteur a très bien décrit le désarroi des membres de la commission lorsqu'ils ont vu et entendu sur place ce qu'ont été les conséquences de la crue de juillet 2021 en Wallonie. Les traces sont encore visibles. En commission, Mme Creutz a elle-même plaidé en faveur d'un retour à l'état naturel des tourbières afin qu'elles puissent à nouveau jouer leur rôle d'éponges. Aujourd'hui, certains veulent faire disparaître les maisons et les usines des rives mais n'est-il pas plus logique de commencer à la source? Les fagnes sont devenues tellement sèches qu'elles n'absorbent plus l'eau et il faut rétablir la situation antérieure.

Mme Creutz souhaite également évoquer le rôle joué par le barrage d'Eupen. Des erreurs ont été commises et les responsables ont déjà été identifiés. Mais cela ne suffit pas. La région d'Eupen a été touchée en 2021 mais une autre pourrait l'être une prochaine fois. C'est pourquoi la formulation de la recommandation devait être la plus large possible. Nous avons voulu envoyer un signal fort aux gouvernements pour qu'ils agissent afin qu'une telle

komen, opdat zo'n ramp zich nooit meer kan herhalen. Ze rekent op een unanieme goedkeuring. (*Applaus*)

De heer *Bob van Pareren* (N) merkt in Nederland grote vertraging bij de schadeafwikkeling na de gebeurtenissen van de zomer van 2021. Mensen botsen tegen een muur. Hij vindt dat de vraag over de schadeafhandeling niet dwingend genoeg is geformuleerd. Er moet echt vaart worden gezet in de verzekeringsdossiers bij deze concrete overstroming.

De heer *Rik Janssen* (N), rapporteur, wijst de heer Van Hattem erop dat aanbeveling 5 in haar geheel moet worden gelezen. Bij toenemende droogte neemt het waterretentievermogen van de bodem af en het is heel moeilijk om dat weer te herstellen. Over een jaar genomen valt er voldoende water in onze drie landen, maar het komt erop aan om dat water vast te houden. Het herstellen van de natuur in deze sponzige venen, of het nu in Nederland, België of Luxemburg is, zal echt nodig zijn. Maar het zal wel overal op maat moeten gebeuren.

Tegenover de heer van Pareren pleit de rapporteur ervoor om de tekst onaangeroerd te laten. Op een bepaald moment moet je een tekst afronden, ook als er daarna nieuwe dingen aan het licht komen. Maar nogmaals: dit pakket aanbevelingen is een beginpunt. Na de reacties van de regeringen zullen we dit weer oppakken en waar nodig nog concreter maken. Tegen dan beschikken we immers over nog betere rapporten over wat er gebeurde in 2021.

De *voorzitter* stelt voor om de tekst nu ongewijzigd goed te keuren en de draad weer op te nemen zodra de regeringen op deze aanbevelingen hebben gereageerd. (*Instemming*)

Het voorstel van aanbeveling wordt eenparig aangenomen bij twee onthoudingen. (Applaus)

Thema "Grensoverschrijdend telewerk"

De heer *Johan Deckmyn* (B), rapporteur, zal bij een volgende zitting een tussentijds verslag uitbrengen. Vandaag staan enkele videoboodschappen op het programma.

De heer *David Bradbury*, Centre for Tax Policy and Administration, Organisation for Economic Co-operation and Development (OESO) (videoboodschap), wijst erop dat de coronapandemie een grote impact had op de toename van het telewerk. Nu men terugkeert naar een meer normale situatie, kijken heel wat mensen toch naar een flexibelere werkvorm en bedrijven spelen daarop in.

catastrophe ne se reproduise jamais. Elle escompte une approbation unanime. (*Applaudissements*)

M. *Bob van Pareren* (N) observe aux Pays-Bas des retards importants dans le règlement des dommages après les événements de l'été 2021. Les gens se heurtent à un mur. La question relative au règlement des dommages n'est pas formulée de manière suffisamment contraignante. Il est vraiment nécessaire d'accélérer le traitement des déclarations d'assurance dans le cas spécifique de cette inondation.

M. *Rik Janssen* (N), rapporteur, signale à M. Van Hattem que la recommandation 5 doit être lue dans son intégralité. Lors d'une sécheresse, la capacité de rétention d'eau du sol diminue et il est très difficile de la restaurer. Au cours d'une année, il tombe suffisamment d'eau dans nos trois pays mais il s'agit de la retenir. Il faudra vraiment restaurer la nature dans ces fagnes spongieuses, que ce soit aux Pays-Bas, en Belgique ou au Luxembourg. Mais cela devra se faire partout en fonction des besoins.

En réponse à M. *van Pareren*, le rapporteur préconise de ne pas toucher au texte. À un moment donné, il faut finaliser un texte, même si des éléments nouveaux apparaissent par la suite. Mais encore une fois, cette série de recommandations est un point de départ. Après avoir enregistré les réactions des gouvernements, nous les reprendrons et les rendrons encore plus concrètes si nécessaire. Nous disposerons en effet alors de meilleurs rapports sur les événements de 2021.

Le *président* propose d'approuver le texte tel quel pour l'instant et d'en reprendre le fil lorsque les gouvernements auront répondu aux recommandations. (*Assentiment*)

La proposition de recommandation est adoptée à l'unanimité et deux abstentions. (*Applaudissements*)

Thème "Télétravail transfrontalier"

M. *Johan Deckmyn* (B), rapporteur, présentera un rapport intermédiaire lors d'une prochaine session. Des messages vidéo sont prévus aujourd'hui.

M. *David Bradbury*, Centre for Tax Policy and Administration, Organisation for Economic Co-operation and Development (OCDE) (message vidéo), souligne que la pandémie du coronavirus a eu un impact majeur sur l'augmentation du télétravail. Maintenant qu'on en revient à une situation plus normale, nombreux sont ceux qui envisagent une forme de travail plus flexible,

De vraag is of de bestaande belastingregels geschikt zijn voor grensoverschrijdend telewerk. Naast belastingen zijn er verschillen in de socialezekerheidsbijdragen. Het is belangrijk vast te stellen waar de belastingen moeten worden betaald. Grensoverschrijdend telewerk heeft implicaties die een maatschappelijke en economische context hebben. Telewerk kan heel wat voordelen hebben op het vlak van productiviteit, arbeidsmarkt, balans tussen werk en gezin, milieu; het kan ook gevolgen hebben voor het inkomen en de verdeling van taksen tussen landen, net als voor sociale contacten. Wat als het land waarin we belastingen betalen niet hetzelfde is als waar we de voordelen genieten waarvoor we die betalen? Er zijn dus heel wat issues en daaraan wordt gewerkt om de belastingregels up-to-date te houden.

De heer *Joost Korte*, directeur-generaal Werkgelegenheid, Sociale Zaken en Inclusie (Europese Commissie) (videoboodschap), stipt vanuit Brussel aan dat er in 2021 1,7 miljoen grensarbeiders waren in de EU en de EER. In de Benelux waren er 158.000 uitgaande en 435.000 inkomende grensarbeiders. Ongeveer 105.000 werken en wonen in de Benelux. Thuiswerk steeg in Nederland tot 22 procent in 2021, in België tot 26 en in Luxemburg tot 28 procent. Hiervoor geldt een complex geheel van voorschriften en regels. Het Europese Parlement en de Raad onderhandelen sinds 2018 over voorstellen van de Commissie.

Wie nu meer dan 25 procent telewerkt, valt onder het stelsel van het woonland. Dat brengt veranderingen mee voor wie nu verzekerd is in het land van tewerkstelling, maar ook voor de werkgevers die die grenswerkers anders moeten behandelen dan de overige werknemers. Vanuit de Commissie wordt dit van dichtbij opgevolgd en zoekt men een duurzame oplossing, samen met de lidstaten. Tot juni 2023 wordt grensoverschrijdende telewerkers toegestaan hun aansluiting bij het socialezekerheidsstelsel ongewijzigd te laten terwijl aan een permanente oplossing wordt gewerkt. Een optie is om uitzonderingen te maken op de regel van 25 procent en die op te trekken tot 50 procent, waarvoor nu al bilaterale regelingen bestaan. Dat kan ook voor de Benelux. Op lange termijn kan telewerken beter worden opgenomen in de verordeningen voor de coördinatie van de sociale zekerheid. Men kan denken aan een wijziging van de huidige drempel van 25 procent of het vaststellen van specifieke regels voor grensoverschrijdende telewerkers. Dat zou gevolgen hebben voor de sociale zekerheid en de belastingen. De Commissie wil snel een oplossing voor grensoverschrijdend telewerk in de EU.

et les entreprises réagissent. La question est de savoir si les règles fiscales existantes sont adaptées au télétravail transfrontalier. Outre les impôts, il existe des différences au niveau des cotisations de sécurité sociale. Il est important de déterminer où les impôts doivent être payés. Le télétravail transfrontalier a des implications qui s'inscrivent dans un contexte social et économique. Il peut présenter de nombreux avantages en termes de productivité, de marché du travail, d'équilibre entre vie professionnelle et vie privée, d'environnement; il peut également avoir des conséquences sur les revenus et la répartition des impôts entre les pays, ainsi que sur les contacts sociaux. Que se passe-t-il si le pays dans lequel nous payons des impôts n'est pas le même que celui où nous bénéficions des avantages pour lesquels nous les payons? Les questions sont donc nombreuses et font l'objet d'un travail de mise à jour des règles fiscales.

Depuis Bruxelles, M. *Joost Korte*, directeur général Emploi, Affaires sociales et Inclusion (Commission européenne) (message vidéo), indique qu'il y avait en 2021 1,7 million de travailleurs transfrontaliers dans l'UE et l'EEE. Dans le Benelux, il y avait 158.000 travailleurs transfrontaliers sortants et 435.000 travailleurs transfrontaliers entrants. Environ 105 000 d'entre eux travaillent et vivent dans le Benelux. D'ici 2021, le travail à domicile représentera 22 % aux Pays-Bas, 26 % en Belgique et 28 % au Luxembourg. Cette évolution est soumise à un ensemble complexe de règles et de réglementations. Le Parlement européen et le Conseil négocient depuis 2018 au sujet de propositions de la Commission.

Les personnes qui télétravaillent à plus de 25 % relèvent désormais du système de leur pays de résidence. Cela entraîne des changements pour ceux qui sont désormais assurés dans le pays d'emploi, mais aussi pour les employeurs qui doivent traiter ces travailleurs frontaliers différemment des autres travailleurs. La Commission suit de près cette situation et cherche une solution durable, en collaboration avec les États membres. Jusqu'en juin 2023, les télétravailleurs transfrontaliers seront autorisés à conserver leur affiliation au système de sécurité sociale, en attendant qu'une solution permanente soit trouvée. Une option consiste à faire des exceptions à la règle des 25 % et à porter ce taux à 50 %, ce qui fait déjà l'objet d'accords bilatéraux. Cela pourrait également être fait pour le Benelux. À long terme, le télétravail pourrait être mieux intégré dans les règlements de coordination de la sécurité sociale. On pourrait envisager de modifier le seuil actuel de 25 % ou d'établir des règles spécifiques pour les télétravailleurs transfrontaliers. Cela aurait des implications en matière de sécurité sociale et de fiscalité. La Commission souhaite une solution rapide pour le télétravail transfrontalier dans l'UE.

Mevrouw *Astrid van Mierlo*, adjunct-hoofd administratieve eenheid Beleid en Samenwerking op het gebied van directe belastingen (TAXUD.D.2) (Europese Commissie) (videoboodschap), stelt vast dat het wetgevend kader niet mee is geëvolueerd met het toegenomen telewerk. Er zijn tijdelijke fiscale maatregelen getroffen tijdens de pandemie, maar geen structurele. Telewerk is niet verboden voor wie in een ander land werkt, maar kan fiscale gevolgen hebben, zoals twee aangiften of het mislopen van voordelen. Ook voor de werkgever bestaat er onzekerheid, waardoor hij grensoverschrijdend telewerk kan ontmoedigen of verbieden.

Het Beneluxparlement keurde twee jaar geleden al een aanbeveling goed over dit onderwerp. In het begin leek het voldoende om een aantal telewerkdagen zonder fiscale gevolgen vast te leggen. De aanbeveling sprak over 48 dagen. Een nieuw akkoord tussen Frankrijk en Zwitserland legt twee dagen per week vast. De voorgestelde oplossingen evolueren dus voortdurend en er bestaan geen eenvoudige en snelle oplossingen. De oplossingen in de Benelux kunnen als basis dienen voor een reflectie op het Europese niveau.

De *voorzitter* dankt voor deze informatieve videoboodschappen. Er moet duidelijk nog heel wat werk worden verricht om op basis van het voorstel van verklaring dat op de banken ligt tot een aanbeveling te komen.

De heer *Johan Deckmyn* (B), rapporteur, kan dit slechts beamen. We moeten met dit voorstel van verklaring aan de slag gaan en er bij de Europese Commissie op aandringen dat ze deze problematiek van het grensoverschrijdende telewerk dringend aanpakt.

De *voorzitter* stelt voor om tijdens de plenaire vergadering van juni, in Maastricht, een nieuwe stand van zaken op te nemen. (*Instemming*)

Thema “Migratiestromen binnen de Benelux vanuit een internationaal perspectief”

Mevrouw *Gala Veldhoen* (N), rapporteur, wil verslag doen van de hoorzittingen die de commissie Buitenlandse Zaken, in aanwezigheid ook van leden van de commissie Justitie, heeft gewijd aan de migratiestromen binnen de Benelux. Op 3 februari 2023 gaf de heer Marc Bossuyt, voormalig Belgisch commissaris-generaal voor de vluchtelingen en de staatlozen en erevoorzitter van het Belgisch Grondwettelijk Hof, een scherpe analyse van de redenen die volgens hem ten grondslag liggen aan de asielcrisis in onze landen. De EU heeft de categorieën van personen die asiel kunnen aanvragen,

Mme *Astrid van Mierlo*, chef adjoint de l’unité administrative Politique fiscale directe et Coopération (TAXUD.D.2) (Commission européenne) (message vidéo), indique que le cadre législatif n’a pas évolué avec le développement du télétravail. Si des mesures fiscales temporaires ont été prises pendant la pandémie, il n’y a pas eu de mesures structurelles. Le télétravail n’est pas interdit aux personnes qui travaillent dans un autre pays mais il peut avoir des conséquences fiscales, comme une double déclaration ou la perte d’avantages. Les employeurs aussi peuvent être confrontés à des incertitudes et dès lors décourager ou interdire le télétravail transfrontalier.

Le Parlement Benelux a déjà approuvé une recommandation sur ce thème il y a deux ans. Dans un premier temps, il semblait suffisant de fixer un nombre de jours de télétravail, sans conséquences fiscales. La recommandation faisait état de 48 jours. Un nouvel accord entre la France et la Suisse prévoit deux jours par semaine. Les solutions proposées sont donc en constante évolution et il n’y a pas de solutions simples et rapides. Les solutions instaurées dans le Benelux pourraient servir de base de réflexion au niveau européen.

Le *président* remercie les intervenants pour ces messages vidéo informatifs. Il apparaît qu’à l’évidence, il reste beaucoup à faire pour arriver à une recommandation fondée sur la proposition de déclaration qui a été distribuée.

M. *Johan Deckmyn* (B), rapporteur, ne peut que confirmer. Nous devons nous mettre au travail sur la base de cette proposition de déclaration et insister auprès de la Commission européenne pour qu’elle traite de toute urgence de la question du télétravail transfrontalier.

Le *président* suggère de faire un nouveau point de la situation lors de la session plénière de juin, à Maastricht. (*Assentiment*)

Thème “Les flux migratoires au sein du Benelux dans une perspective internationale”

Mme *Gala Veldhoen* (N), rapporteur, se propose de faire rapport sur les auditions consacrées aux flux migratoires dans le Benelux par la commission des Affaires étrangères, en présence également de membres de la commission de la Justice. Le 3 février 2023, M. Marc Bossuyt, ancien commissaire général belge aux réfugiés et apatrides et président honoraire de la Cour constitutionnelle belge, a analysé de manière incisive les raisons qui, selon lui, sous-tendent la crise de l’asile dans nos pays. L’UE a élargi les catégories de personnes pouvant demander l’asile en introduisant le statut de protection

uitgebreid door de invoering van de status van subsidiaire bescherming, die veel ruimere criteria omvat dan die van het Verdrag van Genève.

Tegelijkertijd is de asielprocedure onder impuls van de Europese jurisprudentie steeds juridischer en dus ook omslachtiger geworden.

De heer Bossuyt wees ook op de disfuncties van de Dublinverordening. Die schrijft voor dat de lidstaat waar de asielzoeker de EU binnenkwam, ook verantwoordelijk is voor het asielverzoek. Gebleken is echter dat meer dan de helft van de in België ingediende asielverzoeken op basis van de Dublinprocedure door een andere EU-lidstaat zou moeten worden behandeld. De heer Bossuyt wees verder op de enorme achterstand bij de behandeling van asielaanvragen. De administraties zijn overbelast. Hoe meer achterstand er is, hoe meer die nog toeneemt. Daarom is het kortzichtig om diensten uit te kleden op momenten dat de instroom wat afneemt. Tot slot riep de heer Bossuyt op tot een doeltreffender terugkeerbeleid wanneer de asielaanvraag niet is gehonoreerd.

Op 3 maart vergaderde de commissie met drie andere deskundigen: de heer Thomas Spijkerboer, hoogleraar migratierecht (Vrije Universiteit Amsterdam) en mevrouw Bieke Vens en de heer Christophe Van Hemelryck, allebei vertegenwoordigers van het Europees Migratienetwerk (EMN) België.

Professor Spijkerboer deelde de resultaten van een door hem uitgevoerd onderzoek naar de uitbestedingsovereenkomsten tussen de Europese Unie en Niger, Tunesië, Servië en Turkije. Volgens hem is de balans van deze samenwerking negatief voor de vier partnerlanden, onder andere omdat de financiële compensatie ontoereikend is. Bovendien vinden deze partnerlanden het migratiebeleid van de EU vanuit normatief oogpunt legitiem noch redelijk. Zij vinden dat de EU haar economische en politieke suprematie gebruikt om onredelijke migratieakkoorden te sluiten. Redelijke en formele afspraken, goedgekeurd door de parlementen, moeten de regelingen die achter de schermen worden beklonken, dringend komen vervangen.

Ten slotte mag volgens professor Spijkerboer niet worden vergeten dat de EU ook een zekere verantwoordelijkheid draagt voor het ontstaan van bepaalde migratiestromen, vanwege haar positie in internationale conflicten, zoals in Irak, Libië of Afghanistan. Het zou daarom logisch zijn dat de EU deze vluchtelingen opvangt op haar grondgebied in plaats van ze te weren aan de EU-grenzen.

subsidiaire, qui comprend des critères beaucoup plus larges que ceux de la Convention de Genève.

Dans le même temps, sous l'effet de la jurisprudence européenne, la procédure d'asile est devenue de plus en plus juridique et donc aussi plus lourde.

M. Bossuyt a également souligné les dysfonctionnements du règlement de Dublin. Celui-ci prévoit que l'État membre dans lequel le demandeur d'asile est entré dans l'UE est également responsable de la demande d'asile. Or, il a été constaté que plus de la moitié des demandes d'asile introduites en Belgique devraient être traitées par un autre État membre de l'UE sur la base de la procédure de Dublin. M. Bossuyt a ensuite souligné l'énorme retard accumulé dans le traitement des demandes d'asile. Les administrations sont surchargées. Plus le retard est important, plus il augmente. C'est pourquoi supprimer des services lorsque l'afflux diminue quelque peu est une mesure à courte vue. Enfin, M. Bossuyt a appelé à une politique de retour plus efficace lorsque la demande d'asile n'est pas acceptée.

Le 3 mars, la commission s'est réunie avec trois autres experts: M. Thomas Spijkerboer, professeur de droit des migrations (Université libre d'Amsterdam) et Mme Bieke Vens et M. Christophe Van Hemelryck, tous deux représentants du Réseau européen des migrations (REM) Belgique.

Le professeur Spijkerboer a communiqué les résultats d'une étude qu'il a menée sur les accords d'externalisation entre l'Union européenne et le Niger, la Tunisie, la Serbie et la Turquie. Selon lui, le bilan de cette coopération est négatif pour les quatre pays partenaires, en partie parce que la compensation financière est insuffisante. De plus, ces pays partenaires considèrent que la politique migratoire de l'UE n'est ni légitime ni raisonnable d'un point de vue normatif. Ils estiment que l'UE se sert de sa suprématie économique et politique pour conclure des accords migratoires déraisonnables. Des accords raisonnables et formels, approuvés par les parlements, devraient de toute urgence être substitués aux arrangements négociés en coulisses.

Enfin, selon le professeur Spijkerboer, il ne faut pas oublier que l'UE porte également une part de responsabilité dans l'émergence de certains flux migratoires en raison de sa position dans les conflits internationaux, comme en Irak, en Libye ou en Afghanistan. Il serait donc logique que l'UE accueille ces réfugiés sur son territoire plutôt que de les renvoyer aux frontières de l'UE.

De EMN-vertegenwoordigers vergeleken vooral de registratieprocedures en opvangmaatregelen die de drie Beneluxlanden hebben ingevoerd om de tijdelijke bescherming van Oekraïense vluchtelingen te garanderen. Onze landen zijn elk op een andere, maar doeltreffende manier te werk gegaan. Dit kan inspirerend zijn bij de uitwisseling van goede praktijken.

Het werk in de commissie is nog lang niet ten einde en zal in april worden voortgezet. Dan zal ze van gedachten kunnen wisselen met een deskundige uit Luxemburg. *(Applaus)*

De *voorzitter* zegt dat het de bedoeling is om hierover indringend van gedachten te wisselen tijdens de plenaire vergadering van december 2023, in Middelburg. Dat kan dan gebeuren op basis van de werkzaamheden die de commissie tegen dan zal hebben verricht. *(Instemming)*

Jaarlijkse thematische zitting van de Noordse Raad, Reykjavík, 14-15 maart 2023

Mevrouw Patricia Creutz (B) heeft op 14 en 15 maart in Reykjavík een conferentie van de Noordse Raad bijgewoond die bijna integraal was gewijd aan energiebevoorrading in onzekere tijden. Beleidspersonen, experts en parlementsleden legden allen de nadruk op het zogenaamde energietrilemma: het gaat om een combinatie van bevoorradingzekerheid, duurzaamheid en haalbare energieprijzen. Dat sluit mooi aan bij de recente aanbevelingen die dit Beneluxparlement deed over energietransitie.

Ook mevrouw Creutz nam het woord in Reykjavík. Ze had het over de Beneluxwerkzaamheden rond waterstof. Daarom zal binnenkort een videoconferentie worden georganiseerd met de voorzitters van de bevoegde commissies om onze expertise op dat vlak te delen en de samenwerking te verfijnen.

Bij een erg interessant bezoek aan de enorme Geothermal Plant in de buurt van Reykjavík konden alle deelnemers zien hoe CO₂ uit de lucht wordt gehaald en hoe die CO₂ dan wordt gemineraliseerd. De IJslandse natuur is natuurlijk uniek: 99,9 procent van de energie komt er uit geothermie en 90 procent van de huizen wordt geothermisch verwarmd. Toch kunnen we veel leren van elkaar en daarom is internationale samenwerking erg belangrijk. Ook om de doelstellingen van onze waterstofstrategie te halen zullen goede praktijken moeten worden uitgewisseld met de Noordse én Baltische staten.

Les représentants du REM ont principalement comparé les procédures d'enregistrement et les mesures d'accueil mises en place par les trois pays du Benelux pour assurer la protection temporaire des réfugiés ukrainiens. Nos pays ont chacun adopté une approche différente mais efficace. L'échange de bonnes pratiques peut être une source d'inspiration.

Le travail de la commission est loin d'être terminé et se poursuivra en avril. La commission pourra alors avoir un échange de vues avec un expert luxembourgeois. *(Applaudissements)*

Le *président* indique qu'il est prévu d'avoir un échange de vues approfondi à ce sujet lors de la session plénière de décembre 2023, à Middelburg. Cet échange pourra alors se faire sur la base des travaux que la commission aura réalisés d'ici là. *(Assentiment)*

Session thématique annuelle du Conseil nordique, Reykjavík, 14-15 mars 2023

Mme Patricia Creutz (B) a assisté les 14 et 15 mars à Reykjavík à une conférence du Conseil nordique presque entièrement consacrée à l'approvisionnement énergétique en période d'incertitude. Des décideurs politiques, des experts et des parlementaires ont tous mis l'accent sur ce que l'on appelle le trilemme énergétique: il s'agit de combiner la sécurité d'approvisionnement, la durabilité et la faisabilité des prix de l'énergie. Cela cadre parfaitement avec les récentes recommandations du Parlement du Benelux sur la transition énergétique.

Mme Creutz a également pris la parole à Reykjavík. Elle a parlé des travaux du Benelux sur l'hydrogène. Une vidéoconférence sera dès lors prochainement organisée avec les présidents des commissions concernées afin de partager notre expertise dans ce domaine et d'affiner la coopération.

Une visite très intéressante de l'immense centrale géothermique située près de Reykjavík a permis à tous les participants de voir comment le CO₂ est extrait de l'air et comment il est ensuite minéralisé. La nature islandaise est bien sûr unique: 99,9 % de l'énergie provient de la géothermie, laquelle représente 90 % du chauffage des maisons. Néanmoins, nous pouvons apprendre beaucoup les uns des autres, d'où l'importance de la coopération internationale. Les bonnes pratiques devront également être échangées avec les pays nordiques et baltes afin d'atteindre les objectifs de notre stratégie en matière d'hydrogène.

Bij haar bezoek aan IJsland kon mevrouw Creutz ook de IJslandse president spreken. Tegenover hem en tegenover de Noordse collega's heeft ze met trots verteld wat de Benelux en de Baltische Staten al verwezenlijkt hebben op het vlak van de automatische wederzijdse erkenning van diploma's. Zoiets moet toch ook mogelijk zijn met de Noordse landen. Mevrouw Creutz is dan ook erg verheugd te kunnen aankondigen dat de voorzitter van de Noordse commissie voor Onderwijs en Cultuur beloofd heeft om dit punt te agenderen. We mogen er best trots op zijn dat we dit succesverhaal verder kunnen exporteren binnen de EU. (*Applaus*)

Benoeming van het Bureau

De *voorzitter* draagt voor dit punt het voorzitterschap over aan de heer Gusty Graas (L), ondervoorzitter.

De *voorzitter* herinnert eraan de heer Peter Ester de nieuwe voorzitter zou worden. De Nederlandse delegatie moet in deze tragische omstandigheden een nieuw voorstel doen.

De heer *Hendrik-Jan Talsma*, voorzitter van de Nederlandse delegatie, had graag de heer Ester op deze plaats gezien. Hij dankt voor alle bliken van medeleven. De Nederlandse delegatie heeft gezocht naar iemand die het voorzitterschap op krachtige en standvastige wijze kan uitoefenen. Met veel plezier en trots draagt hij de ervaren senator Pim van Ballekom voor, belangenbehartiger van de Beneluxsamenwerking. (*Applaus*)

De *voorzitter* stelt voor om de heer Pim van Ballekom, die de enige kandidaat is, met applaus tot voorzitter te verkiezen. (*Applaus*)

De heer *Pim van Ballekom*, voorzitter van het Beneluxparlement, is bijzonder vereerd dat hij dit werk mag voortzetten. Hij hoopt dat hij de verwachtingen niet zal teleurstellen en dat er de volgende twee jaar een goede samenwerking en mooie resultaten zullen zijn.

De rekeningen van het dienstjaar 2022

De heer *Bob van Pareren* (N) spreekt ook namens de hoofdverificateur, de heer Senesael, met wie hij kennis heeft genomen van de boekhouding. Hij is buitengewoon tevreden over het werk van de griffie en dankt in het bijzonder Ragna Meeus die de boekhouding verzorgt. Na controle en steekproeven konden de rekeningen worden goedgekeurd. Onder het voorzitterschap van mevrouw Creutz is zeer zorgvuldig met de middelen omgegaan: er werd 468.000 euro uitgegeven van de ontvangen 520.000 euro. (*Applaus*)

Lors de sa visite en Islande, Mme Creutz a également pu s'entretenir avec le président islandais. Elle lui a expliqué non sans fierté, ainsi qu'à ses collègues nordiques, ce que le Benelux et les États baltes ont déjà réalisé en termes de reconnaissance mutuelle automatique des diplômes. Il serait certainement possible de faire de même avec les pays nordiques. Mme Creutz est donc très heureuse d'annoncer que le président de la Commission nordique pour l'éducation et la culture a promis de porter ce point à l'ordre du jour. Nous pouvons nous enorgueillir de pouvoir continuer à exporter cette réussite au sein de l'UE. (*Applaudissements*)

Nomination du Bureau

Pour ce point, le *président* cède la présidence à M. Gusty Graas (L), vice-président.

Le *président* rappelle que M. Peter Ester devait devenir le nouveau président. Dans ces circonstances tragiques, la délégation néerlandaise est appelée à faire une nouvelle proposition.

M. *Hendrik-Jan Talsma*, président de la délégation néerlandaise, aurait souhaité voir M. Ester occuper ce siège. Il exprime ses remerciements pour toutes les marques de sympathie. La délégation néerlandaise a cherché quelqu'un qui puisse exercer la présidence avec force et constance. C'est avec beaucoup de plaisir et de fierté qu'il propose le sénateur expérimenté qu'est M. Pim van Ballekom, partisan de la coopération Benelux. (*Applaudissements*)

Le *président* propose d'élire par applaudissements à la présidence M. Pim van Ballekom, qui est le seul candidat. (*Applaudissements*)

M. *Pim van Ballekom*, Président du Parlement Benelux, se dit très honoré de pouvoir poursuivre ce travail. Il espère ne pas décevoir les attentes et forme le vœu que les deux prochaines années puissent être des années de bonne coopération et de beaux résultats.

Les comptes de l'exercice 2022

M. *Bob van Pareren* (N) s'exprime également au nom du vérificateur principal, M. Senesael, avec qui il a pris connaissance des comptes. Il salue le travail du greffe et remercie tout particulièrement Mme Ragna Meeus, qui est en charge de la comptabilité. Les comptes ont pu être approuvés après un audit et des vérifications ponctuelles. Sous la présidence de Mme Creutz, les fonds ont été gérés avec circonspection: 468 000 euros ont été dépensés sur les 520 000 euros reçus. (*Applaudissements*)

De *voorzitter* stelt vast dat er geen opmerkingen zijn. De rekeningen zijn dus goedgekeurd.

Het volgende punt op de agenda is “Neerlegging van antwoorden van de regeringen op vroeger aangenomen aanbevelingen en schriftelijke vragen”, maar er liggen geen antwoorden voor.

Verklaring over de situatie in Oekraïne (voortzetting)

De *voorzitter* kondigt aan dat het statement over Oekraïne werd aangepast en rondgedeeld. Daarbij werd nogmaals het statement van de Baltische Assemblée gevoegd.

Het “*Statement on the situation in Ukraine*” wordt eenparig aangenomen, bij 2 onthoudingen. Het zal aan de Baltische Assemblée worden bezorgd.

De *voorzitter* heeft nog een aantal mededelingen van huishoudelijke aard. De volgende commissiedag is op 21 april. Dan zullen de werkzaamheden worden voortgezet ter voorbereiding van de volgende plenaire vergadering in Maastricht, op 16 en 17 juni. De themadebatten in Maastricht zullen handelen over maatschappelijk verantwoord ondernemen en grensoverschrijdende drugscriminaliteit.

De *voorzitter* dankt iedereen voor zijn of haar medewerking, in het bijzonder de griffie Internationaal en de griffie van het Beneluxparlement, maar zeker ook de medewerkers van de Eerste Kamer, die voor een voorbeeldige ondersteuning zorgden. (*Applaus*)

De vergadering wordt gesloten om 11.32 uur.

Le *président* constate qu’il n’y a pas d’observations. Les comptes sont donc approuvés.

Le point suivant de l’ordre du jour porte sur le “Dépôt de réponses des gouvernements à des recommandations et questions écrites antérieures”. Il n’y a pas de réponses.

Déclaration sur la situation en Ukraine (continuation)

Le *président* annonce que la déclaration sur l’Ukraine a été adaptée et distribuée. La déclaration de l’Assemblée balte y est à nouveau jointe.

Le texte “*Statement on the situation in Ukraine*” est adopté à l’unanimité et 2 abstentions. Il sera transmis à l’Assemblée balte.

Le *président* doit encore faire quelques communications d’ordre administratif. La prochaine journée de commissions aura lieu le 21 avril. Les travaux se poursuivront ensuite en vue de la prochaine session plénière à Maastricht, les 16 et 17 juin. Les débats thématiques de Maastricht porteront sur la responsabilité sociale des entreprises et la criminalité transfrontalière liée à la drogue.

Le président remercie chacun pour sa coopération, en particulier le greffe International et le greffe du Parlement Benelux, ainsi que le personnel de la Première Chambre qui a fourni un appui exemplaire. (*Applaudissements*)

La séance est levée à 11 h 32.