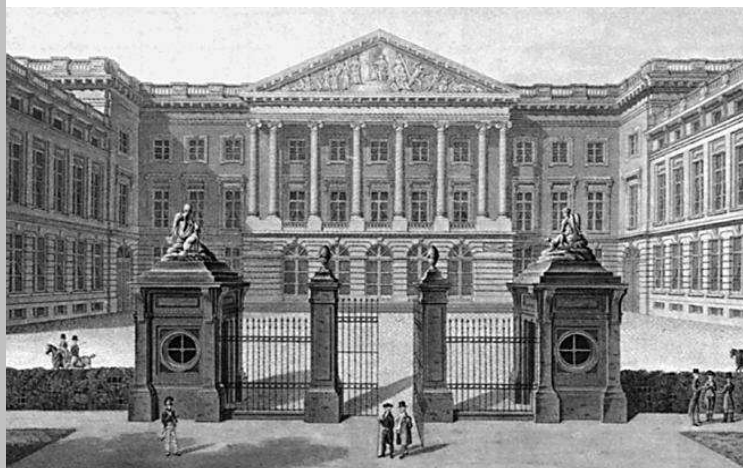


Belgische Senaat

Gewone Zitting 2015-2016



6-18

Plenaire vergaderingen

Vrijdag 20 mei 2016

Ochtendvergadering

Handelingen

Sénat de Belgique

Session ordinaire 2015-2016

Annales

Séances plénières

Vendredi 20 mai 2016

Séance du matin

6-18

De **Handelingen** bevatten de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling – *cursief gedrukt* – verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:
www.senate.be www.dekamer.be

Abréviations – Afkortingen

CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
cdH	centre démocrate Humaniste
Ecolo	Écologistes confédérés pour l'organisation de luttes originales
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	Parti Socialiste
sp.a	socialistische partij anders
VB	Vlaams Belang

Les **Annales** contiennent le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions – *imprimées en italique* – sont publiées sous la responsabilité du service des Comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:
www.senate.be www.lachambre.be

Inhoudsopgave	Sommaire
Goedkeuring van de agenda4	Approbation de l'ordre du jour4
Informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en -aanbod te komen (Stuk 6-201).....4	Rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer une offre et un plan de transports publics mieux intégrés (Doc. 6-201).....4
Bespreking.....4	Discussion.....4
Inoverwegingneming van een voorstel.....57	Prise en considération d'une proposition57
Stemmingen.....58	Votes.....58
Informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en -aanbod te komen (Stuk 6-201).....58	Rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer une offre et un plan de transports publics mieux intégrés (Doc. 6-201).....58
Regeling van de werkzaamheden58	Ordre des travaux.....58
Berichten van verhindering58	Excusés58
Bijlage	Annexe
Naamstemmingen.....59	Votes nominatifs.....59
Ontslag en benoeming van regeringsleden.....59	Démission et nomination de membres du gouvernement.....59
Grondwettelijk Hof – Arresten.....59	Cour constitutionnelle – Arrêts.....59
Grondwettelijk Hof – Beroepen61	Cour constitutionnelle – Recours.....61
Grondwettelijk Hof – Prejudiciële vragen.....62	Cour constitutionnelle – Questions préjudicielles.....62
Arbeidshoven63	Cours du travail.....63
Parket63	Parquet.....63
Auditoraat-generaal.....63	Auditorat général.....63
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven.....64	Conseil central de l'Économie.....64
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en Nationale Arbeidsraad64	Conseil central de l'Économie et Conseil national du travail.....64
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven + Nationale Arbeidsraad + Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling + Raad voor het Verbruik.....64	Conseil central de l'Économie + Conseil national du Travail + Conseil fédéral du Développement durable + Conseil de la Consommation.....64
Belgisch Raadgevend Comité voor Bio-ethiek64	Comité consultatif de Bioéthique de Belgique.....64
Federale Commissie voor medisch en wetenschappelijk onderzoek op embryo's <i>in vitro</i>65	Commission fédérale pour la recherche médicale et scientifique sur les embryons <i>in vitro</i>65
Europees Parlement.....65	Parlement européen.....65

Voorzitster: mevrouw Christine Defraigne

(De vergadering wordt geopend om 10.06 uur.)

Goedkeuring van de agenda

De voorzitter. – De agenda zoals vastgesteld door het Bureau, werd rondgestuurd.

Aangezien er geen opmerkingen zijn, is de agenda goedgekeurd.

Informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en -aanbod te komen (Stuk 6-201)

Bespreking

De voorzitter. – Wij gaan over tot de bespreking van het informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaarvervoersplan en -aanbod te komen.

De algemene bespreking is geopend.

De rapporteurs zijn de heer Christophe Bastin, de dames Karin Brouwers en Valérie De Bue, de heer Philippe Henry, de dames Anne Lambelin en Katia Segers en de heren Jan Peumans en Lode Vereeck.

Het woord is aan mevrouw Brouwers, rapporteur.

Mevrouw Karin Brouwers (CD&V), rapporteur. – Iets meer dan een jaar geleden, op 24 april 2015, werd het verzoek tot het opstellen van een informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaarvervoersplan en -aanbod te komen met een ruime meerderheid aangenomen.

Voor heel wat deur-tot-deurverplaatsingen met het openbaar vervoer moet men een beroep doen op meer dan één vervoersmodus. De overstap van het ene vervoersmiddel op het andere moet zo vlot mogelijk verlopen. De uitbouw van een efficiënt netwerk met toegankelijke mobiliteitsknooppunten en een geïntegreerde dienstregeling waarbij het aanbod van spoor, bus en tram optimaal op elkaar afgestemd is, moet meer mensen overtuigen om voor het openbaar vervoer te kiezen.

In ons land hebben zowel de federale overheid als de Gewesten bevoegdheden betreffende het openbaar vervoer. Volgens de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 is het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur een bevoegdheid van de Gewesten. Het spoorvervoer behoort tot de bevoegdheden van de federale overheid. De eensgezindheid over de nood aan een betere afstemming tussen de verschillende niveaus en de verschillende operatoren is groot. De Senaat is als

Présidence de Mme Christine Defraigne

(La séance est ouverte à 10 h 06.)

Approbation de l'ordre du jour

Mme la présidente. – L'ordre du jour établi par le Bureau a été communiqué aux sénateurs.

Puisqu'il n'y a pas d'observations, l'ordre du jour est approuvé.

Rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer une offre et un plan de transports publics mieux intégrés (Doc. 6-201)

Discussion

Mme la présidente. – L'ordre du jour appelle l'examen du rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer une offre et un plan de transports publics mieux intégrés.

La discussion générale est ouverte.

Les rapporteurs sont M. Christophe Bastin, Mmes Karin Brouwers et Valérie De Bue, M. Philippe Henry, Mmes Anne Lambelin et Katia Segers et MM. Jan Peumans et Lode Vereeck.

La parole est à Mme Brouwers, rapporteuse.

Mme Karin Brouwers (CD&V), rapporteuse. – *C'est le 24 avril 2015 que la demande d'établissement d'un rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer une offre et un plan de transports publics mieux intégrés, a été adoptée à une large majorité.*

Pour se déplacer de porte à porte en transports publics, il est nécessaire d'utiliser plus d'un mode de transport. Le passage d'un mode de transport à l'autre doit être le plus fluide possible. C'est en développant un réseau efficace doté de points nodaux et d'horaires intégrés, avec une coordination optimale de l'offre de trains, de bus et de trams, que l'on convaincra davantage de personnes d'opter pour les transports publics.

Dans notre pays, tant le pouvoir fédéral que les Régions sont compétents pour les transports publics. En vertu de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, le transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés, les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeurs, relève de la compétence des Régions. Le transport ferroviaire fait partie des attributions de l'autorité fédérale. La nécessité d'une plus grande harmonisation entre les différents niveaux et les différents opérateurs fait l'objet d'un large consensus. Le Sénat, lieu de rencontre entre toutes les autorités concernées, est le forum tout indiqué pour établir un rapport d'information contenant des recommandations adressées à

ontmoetingsplaats voor al de betrokken overheden een erg geschikt forum om een informatieverlag op te maken met aanbevelingen gericht aan alle betrokken overheden met het oog op een optimale samenwerking voor een toegankelijk en efficiënt openbaar vervoer.

Om deze aanbevelingen te voeden werden er tien hoorzittingen gehouden. Diverse stakeholders en experts in het domein van openbaar vervoer gaven er hun visie op deze problematiek en reikten ideeën en oplossingen aan.

Voor de collega's die dit thema niet hebben gevolgd zal ik nu eerst een samenvatting geven van wat die experts ons diets hebben gemaakt. Collega De Bue zal straks verdergaan met die samenvatting van de hoorzittingen en zij zal ook de aanbevelingen toelichten.

Op 22 juni 2015 beten de MIVB en de NMBS de spits af. De heer Kris Lauwers, adjunct-directeur generaal van de MIVB, stelde dat de verschillende openbaarvervoermaatschappijen goed samenwerken. Ondanks een goed aanbod en een redelijk goed marktaandeel is het openbaar vervoer in Brussel toch niet bevredigend. Er zijn veel files. Dit is vooral te wijten aan een tekort aan vlot en frequent openbaar vervoer in de Brusselse rand, waardoor in de nabije periferie het autogebruik hoger ligt dan waar ook in ons land. Hoe dichter mensen bij Brussel wonen, hoe meer ze toch de wagen gebruiken, met al die files tot gevolg.

De heer Lauwers stelde dat een aantal samenwerkingsakkoorden niet langer actueel waren en daardoor aan relevantie hadden ingeboet. Er wordt ook slechts sporadisch gebruik gemaakt van de mogelijkheid om samenwerkingsakkoorden te sluiten. Wat overlegstructuren betreft, stelde de heer Lauwers dat het ECMM de laatste jaren zeer weinig is bijeengekomen en daarom geen strategische keuzes heeft kunnen maken. Het oprichten van de GEN-cel bij de NMBS door de federale regering was een positieve beslissing die tot responsabilisering heeft geleid.

Voorts schetste hij enkele voorbeelden van samenwerking in de Brusselse regio, gegroepeerd rond de 4P's – Product, Prijs, Plaats en Promotie –, zoals de creatie van een aantal interregionale buslijnen, het GEN, de JUMP- en MOBIB-kaarten, gemeenschappelijke namen voor bushaltes, een vereenvoudigd netplan, de integratie van andere operatoren in de reisplanner, enzovoort.

Het GEN-dossier heeft grote vertraging opgelopen, om budgettaire redenen en omdat de Belgische Staat zijn verbintenissen niet is nagekomen.

Gelet op de hoge frequentie van het treinaanbod in het Brussels hoofdstedelijk gebied is een afstemming op het vervoersplan van de NMBS minder urgent dan in landelijke gebieden. Wel is het zo dat er een overlappend aanbod is: vanuit de Noordrand rijden bussen van De Lijn naar het centrum van Brussel, parallel met de lijnen van de Brusselse metro.

Wat ticket- en tariefintegratie betreft, stelde de heer Lauwers dat in alle grote buitenlandse steden geïntegreerde tariefstructuren bestaan, meestal in de vorm van concentrische cirkels. In Brussel worden ook geïntegreerde tarieven gehanteerd, maar niet in samenwerking met de Rand. Dat verhoogt de druk op De Lijn en de TEC om met hun bussen

ces autorités; il s'agit d'assurer une collaboration optimale en vue de transports publics accessibles et efficaces.

Pour élaborer ces recommandations, nous avons organisé dix auditions. Différents acteurs concernés et experts des transports publics y ont livré leur vision du problème, fait part de leurs idées et proposé des solutions.

Je commencerai par présenter la synthèse des réflexions de ces experts à l'intention des collègues qui n'ont pas suivi ce thème. Mme De Bue poursuivra avec la synthèse des auditions et présentera les recommandations.

Les auditions ont commencé le 22 juin 2015, avec la STIB et la SNCB. Kris Lauwers, directeur adjoint de la STIB, a déclaré que la collaboration était bonne entre les différentes sociétés de transports publics. Malgré une offre de qualité et une part de marché relativement bonne, les transports publics à Bruxelles ne sont pas encore satisfaisants. Les embouteillages sont nombreux, en raison surtout du manque de transports publics fluides et fréquents dans la périphérie immédiate de la capitale où l'utilisation de la voiture est donc plus élevée que partout ailleurs dans le pays. Plus les gens habitent près de Bruxelles, plus ils utilisent la voiture, avec toutes les files qui s'ensuivent.

M. Lauwers pense que certains accords de coopération ne sont plus actuels et ont perdu de leur pertinence. De plus, on ne met que sporadiquement à profit la possibilité de conclure de tels accords. Concernant les structures de concertation, il a déclaré que le Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM) s'est très peu réuni ces dernières années et n'a dès lors pu opérer aucun choix stratégique. La création, par le pouvoir fédéral, de la cellule RER au sein de la SNCB était une décision positive qui a entraîné une responsabilisation.

Il a ensuite cité quelques exemples de collaboration au sein de la région bruxelloise autour des 4 P – produit, prix, place, promotion –: la création de certaines lignes de bus interrégionales, le RER, les cartes JUMP et MOBIB, l'intégration des autres opérateurs dans le planificateur de trajet, etc.

Le dossier du RER a connu un retard important, pour des raisons budgétaires et parce que l'État belge n'a pas respecté ses engagements.

Étant donné la fréquence élevée de l'offre de trains dans la Région de Bruxelles-Capitale, une harmonisation du plan de transport de la SNCB est moins urgente que dans les régions rurales. Il existe par contre bel et bien un chevauchement de l'offre: les bus de De Lijn roulent de la périphérie nord au centre de Bruxelles en longeant les lignes du métro bruxellois.

En ce qui concerne l'intégration billettique et tarifaire, M. Lauwers indique que, dans toutes les grandes villes étrangères, existent des structures tarifaires intégrées, la plupart du temps sous la forme de cercles concentriques. Des tarifs intégrés sont également utilisés à Bruxelles mais pas en collaboration avec la périphérie. Ceci augmente la pression sur De Lijn et les TEC pour qu'ils fassent rouler leurs bus jusqu'au centre de Bruxelles afin d'éviter que les clients ne doivent payer une seconde fois en cas de correspondance. L'accord relatif au RER impose l'instauration d'un tarif intégré, y compris dans la zone périphérique. Une étude est

tot in het centrum van Brussel te rijden om te vermijden dat klanten bij een overstap een tweede keer zouden moeten betalen. Het GEN-akkoord verplicht de invoering van een geïntegreerd tarief, ook in de randstedelijke zone. Daartoe is momenteel een studie opgestart.

De heer Lauwers besloot met de vaststelling dat de problemen niet hun oorzaak vinden in de regionalisering van het openbaar vervoer. Overal ter wereld vallen de administratieve grenzen van een stad niet samen met het grotere sociaaleconomische stadsbekken. Bijna overal is eenzelfde antwoord gevonden: het geïntegreerde beleid wordt toevertrouwd aan een gemeenschappelijke eenheid die samen wordt bestuurd en beheerd. Het kan daarbij gaan om een intercommunale, een agentschap of een syndicaat.

Vervolgens kwam de NMBS aan bod. De heer Koen Kerckaert, general manager transport, liet weten dat de NMBS voor de invoering van het nieuwe vervoersplan in 2017 veel diepgaander overleg plant met de andere openbaarvervoermaatschappijen – dat overleg loopt overigens volop – en met de Gewesten en de andere stakeholders. De ambitie is om de informatie-uitwisseling naar de regionale vervoermaatschappijen ruimer op voorhand te laten geschieden dan bij de invoering van het vorige vervoersplan in 2014.

Tijdens het debat achteraf werd nog meegegeven dat in de rand rond Brussel niet alleen een axiaal openbaarvervoersaanbod nodig is, maar ook een tangenteel of circulair aanbod. Daarin wordt nu voorzien in het Brabantnet, een Vlaams project.

De overleg- of afstemmingsstructuren vertonen een gebrek aan responsabilisering. Dat kan worden verholpen door de oprichting van een kleine voltijdse centrale cel. De knowhow inzake openbaar vervoer ligt bij de vervoersmaatschappijen zodat zij de facto de rol van regisseur overnemen van de overheid. Dat is geen goede zaak. De NMBS wil de park-and-ridevoorzieningen aan de rand van de GEN-zone wel uitbreiden, maar de definitieve contracten in het kader van het nieuwe vervoersplan stuiten op budgettaire limieten.

Rond de stations is ook de fiets een zeer belangrijke transportmodus. Er wordt geïnvesteerd in fietsstallingen en in de veiligheid van de fietspaden van en naar het station.

Tijdens een tweede hoorzitting, bij de aanvang van de zomervakantie van vorig jaar hebben De Lijn en de TEC meer uitleg gegeven. Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn, stelde dat het knooppuntenmodel door De Lijn werd beschouwd als uitgangspunt voor het netmanagement van het kernnet. In elke gemeente worden telkens een aantal hoofdhalttes bepaald waar het overstappen zo comfortabel mogelijk wordt gemaakt. De Lijn wil zich in toenemende mate schikken naar een hiërarchisch opgebouwd openbaarvervoersnet, met goede knooppunten en met een goed overstapcomfort, waar de verschillende duurzame vervoersmodi bij elkaar moeten worden gebracht.

Er is nog heel wat werk op het vlak van informatie en signalisatie. Via het Aribus-systeem krijgen buschauffeurs instructies over het al dan niet wachten op aankomende treinen. De afstemming van de dienstregeling is immers belangrijk, maar ze is niet overal een prioriteit, bijvoorbeeld in steden met een hoogfrequent tramaanbod.

en train d'être lancée à ce sujet.

M. Lauwers a conclu en constatant que les problèmes ne trouvent pas leur cause dans la régionalisation des transports publics. Les frontières administratives des villes ne correspondent jamais, où que ce soit dans le monde, au pôle urbain socioéconomique, plus large. Presque partout, une même réponse a été donnée: la politique intégrée est confiée à une unité commune qui est co-administrée et cogérée. Il peut à cet effet s'agir d'une intercommunale, d'une agence ou d'un syndicat.

Ce fut ensuite le tour de la SNCB. M. Koen Kerckaert, general manager transport, a fait savoir qu'en ce qui concerne l'instauration du nouveau plan de transport en 2017, la SNCB envisage une concertation bien plus approfondie avec les autres sociétés de transports publics – cette concertation tourne d'ailleurs à plein – et avec les Régions et les autres décideurs. Son ambition est de rendre préalablement la diffusion d'informations vers les sociétés régionales de transports publics plus large que lors de l'entrée en vigueur du plan de transport précédent, en 2014.

Au cours du débat qui a suivi, il a encore été signalé que, dans la périphérie bruxelloise, non seulement une offre axiale de transports publics est nécessaire, mais aussi une offre tangentielle ou circulaire. C'est ce qui est prévu aujourd'hui dans le Brabantnet, un projet flamand.

Les structures de concertation ou d'harmonisation montrent un manque de responsabilisation. On peut y remédier grâce à la création d'une petite cellule centrale à temps plein. Ce sont les sociétés de transports publics qui disposent du savoir-faire relatif aux transports publics, si bien qu'elles assurent de facto le rôle de régisseur des autorités. Ce n'est une bonne chose. La SNCB veut développer les équipements park and ride autour de la zone RER mais les contrats définitifs dans le cadre du nouveau plan de transport se heurtent à des limites budgétaires.

Le vélo est lui aussi un moyen de transport très important autour des gares. On investit dans les parkings à vélos et dans la sécurité des pistes cyclables qui rallient les gares.

Durant la seconde audition, au début des vacances d'été de l'année dernière, De Lijn et les TEC ont fourni davantage d'explications. Roger Kesteloot, le directeur général de De Lijn, a indiqué que cette dernière a considéré le système de points nodaux comme point de départ de la gestion du réseau central. Dans chaque commune sont définis un certain nombre d'arrêts principaux où il est possible de changer de ligne dans les meilleures conditions possibles. De Lijn entend se conformer de plus en plus au principe d'un réseau de transport public hiérarchisé, offrant des points nodaux de qualité et une facilité de passage d'un mode de transport à l'autre, dans un souci de complémentarité entre les différents modes de transport durables.

Il y a encore beaucoup de pain sur la planche quant à l'information et à la signalisation. Grâce au système Aribus, les chauffeurs de bus reçoivent des instructions leur indiquant s'ils doivent attendre des trains en approche. L'harmonisation des horaires est en effet importante mais elle n'est pas prioritaire partout, comme par exemple dans les villes disposant d'une offre de trams à haute fréquence.

Voor De Lijn is het belangrijk dat goede afspraken kunnen worden gemaakt telkens wanneer de NMBS met een nieuw vervoersplan komt.

Door de organisatie van de dienstregeling van de NMBS in spiegelvorm is het niet steeds mogelijk om aansluitingen te optimaliseren. De onderneming Belgian Mobility Card werd opgericht om tot een eengemaakt vervoersbewijs te komen. Er zijn ook tariefafspraken in de maak. Er bestaat een redelijke tevredenheid over de werking van de overlegmomenten op operationeel gebied.

Tot slot zorgt de komst van de elektrische fiets voor een uitbreiding van de actieradius voor voor- en natransport en moet hieraan in de uitbouw van stations meer aandacht worden besteed.

De administrateur-generaal van de TEC, de heer Jean-Marc Vandebroucke, stelt dat er een heel gerichte samenwerking is tussen de regionale maatschappijen en de NMBS om de aansluitingen te optimaliseren. Er is duidelijk ook vooruitgang geboekt met het nieuwe vervoersplan van de NMBS. De heer Vandebroucke somt voorts de doelstellingen op van het Plan du Réseau TEC 2020, waaronder het verbeteren van de intermodaliteit. Er moet een gezamenlijke visie komen, stelt hij nog, op de principes voor het structureren van het net. De intermodale knooppunten, het niveau van de huidige dienst en de kosten moeten worden vastgesteld om het meest gepaste vervoersmiddel te bepalen. Er moet samen worden nagedacht over oplossingen voor minder belangrijke stromen.

Wat ticket- en tariefintegratie betreft, wordt ook verwezen naar de MOBIB-kaart. De TEC verkiest evenwel ticketboven tariefintegratie.

De spreker onderstreept dat slechts 10% van de TEC-gebruikers de diensten van de TEC combineert met die van een andere vervoermaatschappij. Dat is allicht in Vlaanderen een heel ander verhaal. Aansluitingen verbeteren kan pas als ook de stiptheid verbetert.

In het debat achteraf werd nog aangegeven dat de overlegstructuren een aanzienlijke evolutie hebben gekend, dat de TEC maatregelen heeft genomen om overlappingsen te voorkomen en dat men gezamenlijk moet nadenken over de intermodale knooppunten.

Ook hier wordt aangegeven dat het operationeel overleg soepeler verloopt dan het meer strategisch politiek overleg. Dat komt overigens geregeld terug.

In tegenstelling tot wat in de vorige hoorzitting werd gezegd, stelt de heer Kesteloot dat er wel veel strategische regie in de handen van de regionale overheid ligt. Harde garanties voor inspraak van de vervoeroperatoren inzake het vervoersplan van de NMBS zijn er echter vooralsnog niet.

Er wordt aangestipt dat er nogal wat discussies zijn tussen de NMBS en de gewestelijke vervoermaatschappijen over de inplanting van autobus- en autoparkings rond de stations.

Op de hoorzitting van 28 september 2015 gaf Alain Flausch, secretaris-generaal van de International Association of Public Transport, inspirerende voorbeelden uit het buitenland. Madrid heeft een gecoördineerde organisatie tot stand gebracht. De Franse Communautés urbaines verenigen

Pour De Lijn, il est important que de bons accords puissent être chaque fois conclus lorsque la SNCB avance un nouveau plan de transport.

Du fait de l'organisation des horaires de la SNCB selon le principe du miroir, il n'est pas encore possible d'optimiser les correspondances. La société Belgian Mobility Card a été créée pour aboutir à un titre de transport unifié. Des accords relatifs aux tarifs sont également en cours de préparation. On est raisonnablement satisfait du fonctionnement des concertations sur le plan opérationnel.

Enfin, l'arrivée du vélo électrique permet un élargissement du rayon d'action pour les transports vers les gares ou à partir de celles-ci et on doit y accorder davantage d'attention lors du développement des gares.

L'administrateur général des TEC, M. Jean-Marc Vandebroucke, affirme qu'il existe une collaboration très pointue entre les sociétés régionales et la SNCB afin d'optimiser les correspondances. On a aussi clairement engrangé des progrès avec le nouveau plan de transport de la SNCB. M. Vandebroucke énumère les objectifs du plan 2020 du réseau TEC, parmi lesquels l'amélioration de l'intermodalité. Il ajoute encore qu'une vision commune des principes pour la structuration du réseau doit voir le jour. Les points nodaux intermodaux, le niveau du service actuel et les coûts doivent être évalués afin de déterminer le moyen de transport le plus adapté. On doit réfléchir ensemble à des solutions pour des flux moins importants.

En ce qui concerne l'intégration billettique et tarifaire, il est aussi fait référence à la carte MOBIB. Les TEC préfèrent toutefois une intégration billettique à une intégration tarifaire.

L'orateur souligne que seulement 10% des usagers des TEC combinent les services de ces derniers avec ceux d'une autre société de transport. Il en va évidemment tout autrement en Flandre. Améliorer les correspondances n'est possible que si on améliore également la ponctualité.

Lors du débat qui a suivi, il a encore été indiqué que les structures de concertation ont connu une évolution sensible, que les TEC ont pris des mesures pour éviter les chevauchements et qu'on doit réfléchir ensemble aux points nodaux intermodaux.

Il est également indiqué que la concertation opérationnelle se déroule de manière plus souple que la concertation politique plus stratégique. Cela revient d'ailleurs régulièrement.

Contrairement à ce qui a été dit lors de la précédente audition, M. Kesteloot affirme qu'une bonne partie de la régie stratégique se trouve bel et bien dans les mains des autorités régionales. Toutefois, des garanties fermes de participation des opérateurs de transport quant au plan de transport de la SNCB n'existent pas pour l'instant.

On souligne qu'il y a encore pas mal de discussions entre la SNCB et les sociétés régionales de transport quant à l'implantation de parkings pour bus et voitures autour des gares.

Lors de l'audition du 28 septembre 2015, Alain Flausch, secrétaire général de l'Union internationale des transports publics, a donné des exemples de l'étranger qui peuvent

gemeenten op maat van de vervoersstromen. Het Syndicat des transports d'Île-de-France sluit beheerscontracten met alle operatoren in haar gebied. Het Verkehrsverbund in Duitsland is ook een goed voorbeeld. Idealiter volgens Alain Flausch zou ieder Gewest de taak om de volledige mobiliteit in een gebied te beheren, moeten overdragen aan een onafhankelijke instantie onder politieke controle.

Volgens de heer Flausch heeft het overleg met de gewestelijke operatoren in het oriënteringscomité van de NMBS geen resultaat opgeleverd.

Als besluit worden de noodzakelijke voorwaarden voor een goede werking opgesomd, namelijk het opzetten van formelere coördinatiemechanismen, waarbij de verschillende operatoren worden betrokken, het sluiten van beheerscontracten, financiële stimuli om de coördinatie te bevorderen en het creëren van organiserende beheersautoriteiten. De heer Flausch verwijst ook naar het systeem van de vervoersheffing die in Frankrijk bestaat, waarbij alle werkgevers van meer dan negen personen binnen de stedelijke zones een vervoersbelasting betalen.

Deze heffingen financieren bijna 40% van het vervoer. In België zouden we de inkomsten uit het rekeningrijden aan het openbaar vervoer kunnen besteden.

Prof. Vanderstraeten van de Faculté d'architecture van de UCL verklaarde op de hoorzitting van 19 oktober 2015 dat om de leefbaarheid van de intermodale knooppunten te waarborgen er een gemeenschappelijk beleid inzake openbaar vervoer en ruimtelijke ordening vereist is. Men evolueert naar een planning volgens polycentrische territoriale structuren. Prof. Vanderstraeten stipte aan dat er in Frankrijk contracten voor multimodale knooppunten tussen de verschillende betrokken partijen bestaan. We zouden een nieuw beroep kunnen creëren, dat van knooppuntenmanager.

Professor Boussauw van de afdeling Ruimtelijke planning en mobiliteit van de VUB lichtte twee onderzoeksprojecten toe. Het onderzoeksproject BMiX neemt de mismatch tussen wonen en werken onder de loep en toont bijvoorbeeld aan dat de onmiddellijke rand rond Brussel nauwelijks door het Gewestelijk ExpresNet wordt bediend. Het onderzoeksproject Kritische Massa peilt naar paden voor duurzame, georganiseerde verstedelijking. Daarbij wordt naar drempelwaarden gezocht voor op openbaar vervoer gerichte ontwikkeling en worden op basis daarvan bereikbaarheidskaarten opgesteld. Dat is het zogenaamd *transit-oriented development*-concept.

Op de hoorzitting van 23 oktober 2015 verwees professor Macharis van de VUB naar een studie naar tariefintegratie door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De problematische ontwikkeling van het Brabantnet toont volgens haar aan dat infrastructuur die de gewestgrenzen overschrijdt, nodig is, maar nog steeds moeilijk te realiseren blijkt te zijn. Professor Macharis stipte het belang aan van overkoepelende structuren, zowel operationeel als politiek, waarin per project alle stakeholders worden samengebracht. Ze gaf bovendien een overzicht van haar analyses waarin ze de doelstellingen van de stakeholders en het draagvlak op verschillende institutionele niveaus van verschillende alternatieven meet. Dat was een vrij theoretische uiteenzetting, maar dat is mijn persoonlijke opmerking.

servir de source d'inspiration. Madrid a mis en place une organisation coordonnée. Les communautés urbaines françaises rassemblent les communes à l'échelle des flux de transport. Le Syndicat des transports d'Île-de-France conclut des contrats de gestion avec tous les opérateurs de sa région. En Allemagne, le Verkehrsverbund constitue lui aussi un bon exemple. Selon Alain Flausch, chaque Région devrait idéalement transférer à un organisme indépendant, sous contrôle politique, la tâche consistant à gérer l'ensemble de la mobilité dans une région.

Selon M. Flausch, la concertation avec les opérateurs régionaux au sein du Comité d'orientation de la SNCB n'a donné aucun résultat.

En conclusion sont énumérées les conditions nécessaires à un bon fonctionnement, à savoir l'avènement de mécanismes plus formels de coordination dans lesquels les différents opérateurs sont impliqués, la conclusion de contrats de gestion, des incitants financiers visant à promouvoir la coordination et la création d'autorités de gestion organisatrices. M. Flausch fait également référence au système du «versement transport» qui existe en France et que doivent payer tous les employeurs de plus de neuf personnes dans les zones urbaines.

Ce versement finance près de 40% du transport. En Belgique, on pourrait décider d'allouer les revenus issus de la tarification routière aux transports en commun.

Le Pr Vanderstraeten de la faculté d'architecture de l'UCL a déclaré lors de son audition du 19 octobre 2015 que, pour garantir la viabilité des nœuds intermodaux, il faut une politique commune des transports publics et de l'aménagement du territoire. On évolue vers la planification de structures territoriales polycentriques. Le Pr Vanderstraeten a souligné qu'en France, il existe des contrats de pôles d'échange multimodal entre les différents acteurs publics concernés. On devrait pouvoir mettre en place un nouveau métier, celui de «chef de nœud».

Le Pr Boussauw, du département «Ruimtelijke planning en mobiliteit» (Aménagement du territoire et Mobilité) de la VUB, a commenté deux projets de recherche. BMiX examine le déséquilibre entre le logement et le travail et montre par exemple que la périphérie immédiate de Bruxelles est à peine desservie par le RER. Le projet de recherche «Masse critique» explore les pistes pour une urbanisation organisée durable. Dans le cadre de ce projet de recherche, on tente de définir des valeurs seuils pour un développement axé sur les transports en commun et, sur cette base, des cartes d'accessibilité sont établies. C'est ce qu'on appelle le concept du transit-oriented development.

Lors de l'audition du 23 octobre 2015, le Pr Macharis de la VUB a fait référence à une étude relative à l'intégration tarifaire par la Région de Bruxelles-Capitale. Les problèmes relatifs au développement du projet Brabantnet montrent qu'une infrastructure interrégionale est nécessaire mais qu'elle s'avère difficile à concrétiser. Le Pr Macharis a souligné l'importance de structures factières, tant opérationnelles que politiques, réunissant l'ensemble des parties prenantes de chaque projet. Elle a en outre donné une vue d'ensemble de ses analyses dans lesquelles elle mesure les objectifs des parties prenantes et la portée à plusieurs

Dirk Lauwers van de Universiteit Gent zette de voordelen van *transit-oriented development* nog eens extra in de verf. Hij wees tevens op de opportuniteiten van de zelfrijdende auto, de elektrische fiets en de ontwikkeling van voorstadsnetten. Het beleid moet vertrekken van het *daily urban system*, het geografische gebied waarop de dagelijkse mobiliteit van mensen zich afspeelt.

Op de hoorzitting van 9 november 2015 gaven Test-Aankoop, ASBL Navetteurs.be en TreinTramBus een gezamenlijke presentatie. Met enkele concrete voorbeelden uitten ze hun bezorgdheid over het ontbreken van tarief- en aanbodintegratie. Verder haalden ze München, Hamburg, Barcelona en Zürich aan als voorbeeldsteden op het vlak van geïntegreerd openbaar vervoer. Ze pleitten voor een volledig hiërarchisch model op basis van overstappunten met een verhoogde en aangepaste frequentie van bediening. Idealiter evolueren we naar een knooppuntensysteem naar Zwitsers model. Ze denken tevens aan een helpdesk waar mensen terecht kunnen met vragen over alle operatoren en waar geïntegreerde informatie in real time over aansluitingen beschikbaar is. Integratie van tarieven moet het basisprincipe zijn. Er moet ook rekening worden gehouden met complementaire verplaatsingsystemen zoals deelauto's en fietsen. Een sterkere sturing door de overheid is nodig. Ook dat is een belangrijke opmerking. Administraties op verschillende niveaus zullen de principes van het netwerk moeten uiteenzetten. Er werd verwezen naar het voorbeeld van het Verkehrsverbund in Wenen dat exploitanten de opdracht geeft op het net te rijden, de inkomsten beheert en achteraf verdeelt op basis van het aantal gereden kilometers. Tot slot wezen deze verenigingen erop dat werk maken van inspraak door reizigers zal leiden tot een sterker, multimodaal openbaar vervoer.

Op de hoorzitting van 9 november 2015 werden ook de vertegenwoordigers van de Fietsersbond en de Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (GRACQ) gehoord. De fiets is immers van essentieel belang in het voor- en natransport. Een goede intermodaliteit is dus nodig en kan worden bekomen door comfortabele, goed bereikbare en veilige fietsparkings, het stimuleren van deelfietsen, het aantrekkelijk maken van het meenemen van de fiets op de trein, de toegankelijkheid van stations, enzovoort. Ze breken ook een lans voor meer openheid van bestuur bij de NMBS ten opzichte van de fietsorganisaties en vragen om meer rekening te houden met de mening van de gemeenten over het fietsbeleid.

Mevrouw Valérie De Bue (MR), rapporteur. – *Ik zal de voorstelling van het verslag voortzetten en afsluiten.*

Op 9 november 2015 hebben we ook de vertegenwoordiger van de Association des clients des transports publics (ACTP) gehoord, die het ontbreken van geïntegreerde informatie en het probleem van de dienstregeling heeft aangekaart. Volgens de ACTP is het van belang dat de NMBS zo spoedig mogelijk de nieuwe dienstregeling bekendmaakt aan de andere vervoermaatschappijen.

niveaux institutionnels des différentes alternatives. C'était un exposé assez théorique mais il s'agit d'une remarque personnelle.

Dirk Lauwers, de l'Université de Gand, a une fois de plus mis en valeur les avantages du transit-oriented development. Il a également souligné les opportunités de la voiture sans conducteur, du vélo électrique et du développement de réseaux suburbains. La politique doit partir du daily urban system, la région géographique dans laquelle a lieu la mobilité quotidienne des gens.

Lors de l'audition du 9 novembre 2015, Test-Achats, l'ASBL Navetteurs.be et TreinTramBus ont fourni une présentation commune. Au moyen de quelques exemples concrets, ils ont exprimé leur préoccupation vis-à-vis de l'absence d'intégration tarifaire et d'offre intégrée. Ils ont ensuite cité Munich, Hambourg, Barcelone et Zurich comme exemples pour le transport public intégré. Ils ont plaidé pour un modèle intégralement hiérarchisé basé sur des nœuds de correspondance avec une fréquence de service accrue et adaptée. L'idéal serait d'évoluer vers un système de points nodaux sur le modèle suisse. Ils pensent également à un helpdesk auquel les gens peuvent adresser des questions relatives à tous les opérateurs et où des informations intégrées relatives aux correspondances sont disponibles en temps réel. L'intégration des tarifs doit constituer le principe de base. On doit aussi tenir compte des modes de déplacement complémentaires tels que les voitures partagées et les vélos. Un pilotage plus affirmé par les pouvoirs publics est nécessaire. Il s'agit également d'une remarque importante. Les administrations à différents niveaux devront exposer les principes du réseau. Il a été fait référence à l'exemple du Verkehrsverbund à Vienne qui charge les exploitants de parcourir le réseau, gère les recettes et les répartit ensuite en fonction du nombre de kilomètres parcourus. Enfin, ces associations ont souligné que travailler à la participation des voyageurs engendrera des transports publics plus forts et multimodaux.

Lors de l'audition du 9 novembre 2015, les représentants du Fietserbond et du Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (GRACQ) ont également été entendus. Le vélo est en effet essentiel dans le transport vers les gares et à partir de celles-ci. Une bonne intermodalité est donc nécessaire et peut être obtenue grâce à des parkings confortables, facilement accessibles et sûrs pour vélos, à l'incitation à utiliser les vélos partagés, au transport, rendu plus attractif, de vélos en train, à l'accessibilité des gares, etc. Ils ont également rompu une lance en faveur d'une plus grande ouverture dans la gestion de la SNCB vis-à-vis des organisations de cyclistes et demandent que l'on tienne davantage compte de l'avis des communes quant à la politique relative aux vélos.

Mme Valérie De Bue (MR), rapporteuse. – *J'ai l'honneur de poursuivre la présentation du rapport et de clôturer celle-ci.*

Nous avons également auditionné, le 9 novembre 2015, l'Association des clients des transports publics (ACTP), qui a mis en exergue le manque d'information intégrée et le problème des horaires. Selon l'ACTP, il importe que la SNCB fournisse les nouveaux horaires aux autres sociétés de transport, et ce assez rapidement.

Spreker vindt het niet efficiënt dat er te veel overlegcomités zijn. Volgens hem monden die comités vaak uit in ruziecomités. Volgens de ACTP moeten de federale en gewestelijke overheden op het vlak van integratie enkele grote lijnen uitstippelen en de dienstregeling en knooppunten van openbaar vervoer bepalen, maar daarna moeten de vervoermaatschappijen onderling overleggen.

Op 7 december 2015 hebben we vertegenwoordigers van de deelstaten gehoord: de heer Boelaert, voor de Vlaamse overheid, de heer Melin, voor het Waals Gewest en de heer Janssens voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De sprekers hebben een inventaris opgemaakt van de bestaande overlegstructuren. De Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie van de federale regering en de gewestelijke regeringen (ICMIT) is de jongste jaren slechts enkele malen samengekomen. Deze structuur lijkt niet meer aangepast aan de nieuwe institutionele structuur van ons land.

De sprekers hadden het ook over het Executief Comité van de ministers van Mobiliteit van de federale en de gewestelijke regeringen (ECMM), dat bijna nooit is samengekomen en maar een kleine meerwaarde geeft aan het overleg.

De heer Boelaert heeft zelfs gezegd dat het ECMM kon worden afgeschaft. Hij voegt eraan toe dat er tal van overlegfora bestaan die geen beslissingsbevoegdheid hebben en daarom ook geen knopen kunnen doorhakken inzake afstemming.

De heer Janssens meent dat er voor een goed overleg duidelijke politieke afspraken gemaakt moeten worden voor het realiseren van haalbare projecten. Als het overleg dikwijls vastloopt, is dat omdat het te algemeen, te vrijblijvend en te weinig doelgericht is.

Wat de ticket- en tariefintegratie betreft, wees de heer Melin erop dat de vervoermaatschappijen hun autonomie willen behouden op het vlak van de tariefbepaling. Ze wensen vooral een doorgedreven ticketintegratie, maar volgens de verschillende sprekers is de weg naar een tariefintegratie nog lang. De tarifieringscriteria van de verschillende vervoermaatschappijen zijn niet dezelfde.

De heer Janssens vindt het onbegrijpelijk dat de reiziger in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vier tickets moet kopen om een bepaald traject af te leggen. Men moet komen tot één tarief, ook voor de verplaatsingen met de fiets via Villo!, bijvoorbeeld, of voor het autodelen.

De sprekers vinden de verdeling van de inkomsten van het ticket over de vervoermaatschappijen zeer belangrijk. De heer Melin stelt voor om een mechanisme uit te werken waarbij iedereen een elektronisch vervoerbewijs oplaadt, net zoals bij een debetkaart.

De hoorzittingen werden op 4 januari 2016 voortgezet met mobiliteitsexpert Kris Peeters, niet de minister uiteraard. Hij is van mening dat een goed mobiliteitsbeleid een geïntegreerde visie en een geïntegreerd beleid veronderstelt dat meer omvat dan alleen de bevoegdheden van de minister van Mobiliteit. Hokjesdenken moet dus zoveel mogelijk worden vermeden om te evolueren naar een Nationale Maatschappij van Belgische Mobiliteit.

Volgens de spreker zijn steden en gemeenten in België veel

Concernant les structures, l'intervenant estime qu'il n'est pas efficace d'avoir un trop grand nombre de comités de concertation. Selon lui, ces comités deviennent souvent des comités de confrontation. Pour l'ACTP, il faut que les autorités fédérales et régionales fixent quelques grands axes en matière d'intégration, d'horaires, de pôles d'échange, mais il appartient ensuite aux sociétés de transport de se concerter entre elles.

Le 7 décembre 2015, nous avons reçu des représentants des entités fédérées: M. Boelaert, pour l'autorité flamande, M. Melin, pour la Région wallonne, et M. Janssens, pour la Région de Bruxelles-Capitale. Les intervenants ont ainsi dressé un inventaire des structures de concertation existantes. Et le constat est édifiant. La Conférence interministérielle de la mobilité, de l'infrastructure et des télécommunications du gouvernement fédéral et des gouvernements des régions (CIMIT) ne s'est réunie que quelques fois ces dernières années. Cette structure ne semble plus adaptée à la nouvelle structure institutionnelle de notre pays.

Les orateurs citent également le Comité exécutif des ministres de la mobilité du gouvernement fédéral et des gouvernements régionaux (CEMM), qui ne s'est pratiquement jamais réuni et n'apporte qu'une faible plus-value au processus de concertation.

M. Boelaert a même souligné que le CEMM pouvait être supprimé. Il ajoute également qu'il existe de nombreux forums de concertation qui n'ont aucun pouvoir de décision et ne peuvent dès lors trancher aucune question en matière d'harmonisation.

M. Janssens estime qu'une concertation efficace nécessite la conclusion d'accords politiques clairs, axés sur la concrétisation de projets réalisables. S'il arrive souvent que la concertation patine, c'est peut-être parce qu'elle est trop générale, trop formelle et trop peu ciblée.

Concernant l'intégration tarifaire et billettique, M. Melin souligne le fait que les différentes sociétés de transport souhaitent conserver leur autonomie en matière de fixation de tarifs. Elles désirent surtout une intégration billettique poussée mais selon les différents intervenants, le chemin vers l'intégration tarifaire est encore long. Les critères de tarification des opérateurs des transports en commun ne sont pas les mêmes.

Pour M. Janssens, il est incompréhensible qu'en Région de Bruxelles-Capitale, un voyageur doive acheter quatre tickets pour parcourir un trajet déterminé. Il faut instaurer un tarif unique, y compris pour les déplacements en vélo, via le service Villo! par exemple, ou pour une voiture partagée.

La question de la répartition des recettes du billet entre les opérateurs est cruciale pour les intervenants. M. Melin propose de mettre en place un mécanisme où chacun alimente un titre de transport électronique, à l'instar d'une carte de débit bancaire.

Nous avons poursuivi les auditions, le 4 janvier 2016, avec M. Kris Peeters, pas le ministre mais l'expert en mobilité, pour qui une bonne politique de mobilité suppose une vision globale et une action intégrée qui vont au-delà des seules compétences du ministre de la mobilité. Il faut donc sortir des cloisonnements existants et se diriger vers une société

minder betrokken bij mobiliteit dan in andere landen, terwijl ze wel een bepalende rol spelen bij het functioneren van het openbaar vervoer. Denk aan de ontwikkeling van stationsomgevingen, locatiebeleid, inplanting van haltes en knooppuntversterking.

De expert zei ook dat heel veel integratie van modi mogelijk is zonder dat daarvoor overeenstemming met andere openbaarvervoermaatschappijen nodig is. Hij gaf als voorbeeld het invoeren van een abonnement voor drie verschillende werklocaties. Vandaag hebben werknemers soms verschillende werkplaatsen en moeten ze telkens verschillende abonnementen combineren. Op die manier zou men kunnen inspelen op wijzigende professionele, gezins- of andere situaties.

De heer Peeters had het ook over de verschillende overlegstructuren en toonde zich voorstander van het invoeren van één koepel waarbinnen de nieuwe spelers zich moeten inschrijven en waarbinnen ze moeten werken. Op die manier wordt het voor de gebruiker gemakkelijker en begrijpelijker.

Tot slot vond hij dat de treinreiziger in België niet echt aangemoedigd wordt om veel tijd door te brengen in het station, noch wanneer hij aankomt noch wanneer hij van de trein stapt. Nochtans kan een station tot een kwaliteitsvolle omgeving worden herschapen die uitnodigt om er langer te blijven. De stations zouden winkel- en dienstencentra kunnen worden.

Op 18 januari heeft de commissie mevrouw Jacqueline Galant gehoord, toenmalig minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Zij verwees naar het regeerakkoord en pleitte voor een intenser overleg tussen de verschillende beleidsniveaus, om zo een coherent mobiliteitsbeleid voor het hele land te ontwikkelen en te implementeren. Mevrouw Galant ziet de trein als een wijze van verplaatsing die structuur creëert en aan de grondslag dient te liggen van de verschillende aansluitende vormen van vervoer. Er moet dan ook absoluut zeer doorgedreven overleg worden gehouden, niet alleen tussen de verschillende operatoren van het openbaar vervoer maar ook tussen de toezichthoudende overheden.

Ze heeft vastgesteld dat elke overheid de neiging heeft om apart de dienstverlening te regelen die van haar openbaarvervoermaatschappij wordt verlangd, zonder daarbij rekening te houden met de samenhang met de dienst in het andere Gewest of van een andere vervoermaatschappij.

Mevrouw Galant heeft het Overlegcomité voorgesteld een Strategisch Intermodaliteitsplatform op te richten, dat gebaseerd is op het institutionele kader van het Executief Comité van de ministers van mobiliteit (ECMM).

Er zijn verschillende werkgroepen opgericht om zo een brede visie te krijgen op mobiliteit, die vertrekt van het spoor als basisstructuur of essentiële schakel.

Er moet stap voor stap worden gewerkt en de samenwerking op het operationele niveau moet worden versterkt, terwijl er nauw wordt toegezien dat elke deelnemer gerespecteerd wordt binnen zijn bevoegdheid en als gelijkwaardige partner.

nationale de la mobilité belge.

L'intervenant a expliqué qu'en Belgique, les villes et communes sont nettement moins impliquées dans la mobilité que dans d'autres pays, alors qu'elles jouent un rôle majeur dans le fonctionnement des transports publics. Pensons à l'aménagement des abords des gares, à la politique de localisation, à l'emplacement des arrêts ou encore au renforcement des points nodaux.

Dans son audition assez dense, l'expert a ajouté que de nombreuses formes d'intégration ne nécessitaient pas d'accord entre les sociétés de transport en commun. Il a cité comme exemple la création d'un abonnement valable pour trois lieux différents. Aujourd'hui, certains salariés travaillent à plusieurs endroits et doivent combiner différents abonnements. On pourrait ainsi répondre aux différentes évolutions professionnelles, familiales, etc.

M. Peeters s'est également exprimé au sujet des différentes structures de concertation et a préconisé la mise en place d'une coupole unique à laquelle les nouveaux acteurs devront adhérer et dans le cadre de laquelle ils devront fonctionner. La situation serait ainsi plus simple et plus claire pour l'utilisateur.

Enfin, il a estimé qu'en Belgique, l'utilisateur du rail n'était vraiment pas encouragé à passer beaucoup de temps dans les gares, ni quand il y arrive ni quand il en sort, alors qu'une gare pourrait être transformée en un cadre de qualité qui donne l'envie de s'attarder. Les gares pourraient devenir des centres de magasins et de services.

Le 18 janvier dernier, la commission a auditionné Mme Jacqueline Galant, alors ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges.

La ministre a rappelé l'accord de gouvernement et plaidé en faveur d'une concertation renforcée entre les différents niveaux de pouvoir, en vue de développer et de mettre en œuvre une politique cohérente en matière de mobilité pour l'ensemble du pays. Mme Galant a estimé que le train était un mode de transport structurant qui devait être à la base du développement de l'intermodalité et qu'à cette fin, une concertation étroite était essentielle, non seulement entre les différents opérateurs de transports en commun mais aussi entre les différentes autorités de tutelle.

Elle a constaté la tendance de chaque autorité à régler seule l'offre de service public attendue de sa société de transports en commun, sans se soucier de la cohérence avec le service défini dans l'autre Région ou dans un autre mode de transport.

Mme Galant a pris l'initiative de proposer au Comité de concertation la création de la Plateforme stratégique de l'intermodalité qui s'inscrit dans le cadre institutionnel du Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM).

Différents groupes de travail ont été constitués; les acteurs pourraient avoir une vision globale de la mobilité à partir du chemin de fer, comme axe structurant ou maillon essentiel.

Il faut travailler par étape et renforcer la collaboration au niveau opérationnel, tout en veillant scrupuleusement à respecter chaque entité, dans les compétences qui sont les siennes et en tant qu'entités équivalentes, en partenaires

Hoewel de spoorwegen in zekere zin de ruggengraat vormen van de mobiliteit in België, betekent dit niet dat zij de enige oplossing zijn voor de mobiliteitsproblemen. Er moet ook meer overleg komen met het wegverkeer.

We hebben de hoorzittingen afgesloten op 18 maart 2016, met de heer Tshidimba, vertegenwoordiger van het Consultancy Bureau Roland Berger, die in opdracht van de FOD Mobiliteit een belangrijk onderzoek gevoerd heeft voorafgaand aan een overlegd en geïntegreerd mobiliteitsplan met het oog op het uitwerken van een meer gecoördineerd mobiliteitsbeleid.

Dat heeft geleid tot enkele belangrijke vaststellingen.

Ten eerste, de behoefte aan vervoer en mobiliteit neemt elk jaar toe – een stijging van 1,75% per jaar tussen 1995 en 2002.

Ten tweede, zowel het wegen- als het spoorwegnet staat onder toenemende druk, vooral tijdens de spits.

Ten derde, de wagen blijft veruit het meest gebruikte vervoermiddel in België. 70% van de reizigerskilometers – meeteenheid voor verplaatsingen – worden per wagen afgelegd en 7% met het openbaar vervoer.

Een verschuiving van het wegverkeer naar het openbaar vervoer zou een grote overbelasting met zich meebrengen, die men onmogelijk kan opvangen. Als men erin zou slagen 10% van de automobilisten te overtuigen hun wagen aan de kant te laten en het openbaar vervoer te nemen, dan moet men de capaciteit van het openbaar vervoer verdubbelen. Vandaag is het openbaar vervoer in de grote Belgische steden tijdens de spits reeds verzadigd. Men moet dus niet alleen aansturen op een modal shift, men moet ook in hoge mate investeren in de infrastructuur van het openbaar vervoer.

Spreker vindt de toestand van de mobiliteit in België verontrustend. Elke dag pendelen ongeveer 350 000 mensen van en naar Brussel, onder wie twee derde met de auto. Febiac heeft berekend dat de kostprijs van de verzadiging in België oploopt tot 2% van het bnp, met andere woorden jaarlijks 8 miljard euro. Slechts 10 tot 20% van de verplaatsingen zijn gewestgrensoverschrijdend. Over dit gedeelte van de verplaatsingen moet er overleg en afstemming komen tussen de Gewesten. Spreker betreurt dat de belangrijkste maatregelen en oplossingen van de jongste decennia aantonen dat er onvoldoende coherentie was tussen het beleid en de prioriteiten van de Gewesten. Ook de plannen van de NMBS en de gewestelijke vervoersoperatoren werden niet altijd optimaal gecoördineerd. Vandaar het belang van een synchronisatie en coördinatie van de verschillende gewestelijke mobiliteitsplannen.

Het gebrek aan coördinatie is geen gevolg van een gebrek aan overlegorganen. In feite zijn er te veel, wat leidt tot verwarring. Daarom moet worden nagedacht hoe de bestaande structuren beter benut kunnen worden. Spreker stelt voor een overlegplatform op te richten waarin alle betrokken politieke en operationele actoren worden samengebracht. Alle problemen rond mobiliteit kunnen daar worden aangekaart, zoals infrastructuur, multimodaliteit en tarifiering. Een gecoördineerde visie kan er echter alleen komen indien het bestuur wordt versterkt. Er moet dus voor worden gezorgd dat de overlegplaatsen en -momenten

égaux.

Si le chemin de fer est en quelque sorte l'épine dorsale de la mobilité en Belgique, cela ne veut pas dire qu'il est la seule solution aux problèmes de mobilité. Il faut également une concertation renforcée dans le domaine routier.

Nous avons terminé les auditions, le 18 mars 2016, en recevant M Tshidimba, représentant du Bureau de consultance Roland Berger qui a réalisé une étude importante préalable à un plan de mobilité concerté et intégré, en vue de l'élaboration d'une politique de mobilité mieux coordonnée, et ce à l'initiative du SPF Mobilité.

Il convient de rappeler quelques constats importants:

Premièrement, le besoin en transport et en mobilité croît chaque année – plus de 1,75% par an, entre 1995 et 2002.

Deuxièmement, les réseaux, qu'ils soient routiers ou ferroviaires, subissent une pression accrue, et ce particulièrement aux heures de pointe.

Troisièmement, la voiture reste de loin le moyen de transport le plus utilisé en Belgique. Septante pour cent des passagers-kilomètres – unité de mesure du déplacement – sont effectués en voiture et sept pour cent en transport en commun.

Quatrième et dernier constat: un transfert du trafic routier vers le transport public impliquerait une surcharge importante impossible à absorber. Selon l'orateur, si l'on arrivait à convaincre 10% des automobilistes de laisser leur voiture et de prendre les transports en commun, on devrait doubler le volume des transports en commun. Or, aujourd'hui en heure de pointe, dans les grandes villes belges, les transports en commun sont déjà saturés. Il faut donc non seulement inciter à un transfert modal mais il faudrait également investir de manière importante dans les infrastructures de transport.

Pour l'intervenant, la situation de la mobilité en Belgique est préoccupante. Bruxelles accueille chaque jour quelque 350 000 navetteurs dont deux tiers font le déplacement en voiture. La Febiac a calculé que le coût de la saturation en Belgique représente 2% du PNB, soit 8 milliards d'euros par an. L'orateur ajoute que seuls 10 à 20% des déplacements présentent un caractère interrégional. Il insiste sur le fait que cette partie des déplacements doit faire l'objet d'une concertation et coordination entre les Régions. L'intervenant déplore que les principales mesures et solutions mises en œuvre ces dernières années attestent d'un manque de cohérence entre la politique et les priorités des Régions. Les projets de la SNCB et ceux des opérateurs de transports régionaux n'ont pas toujours été coordonnés de manière optimale, d'où l'importance de synchroniser et de coordonner les différents plans de mobilité régionaux.

À propos des structures de concertation, l'orateur estime que le manque de coordination ne résulte pas d'un manque d'organes de concertation. Il déclare même qu'il y en a trop et que c'est ce qui crée la confusion. Il faudrait réfléchir à la manière de mieux utiliser les structures existantes. Il propose la création d'une plateforme de concertation réunissant tous les acteurs politiques et opérationnels concernés. Tous les problèmes liés à la mobilité y seraient abordés, tels que l'infrastructure, la multimodalité ou encore la tarification. Mais une vision concertée ne peut être établie que si l'on renforce aussi la gouvernance. Il faut donc veiller à ce que les

verplicht zijn en dat de beslissingen een dwingend karakter hebben.

Aan de hand van deze talrijke hoorzittingen en de vaststellingen van de verschillende sprekers heeft de commissie een informatieverlag opgesteld met 25 aanbevelingen rond verschillende thema's, namelijk een geïntegreerd beleid, samenwerkings- en overlegstructuren, geïntegreerde vervoersplannen, ticket- en tariefintegratie, infrastructuur, maatregelen ter bevordering van de intermodaliteit, maatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer en, ten slotte, ruimtelijke ordening.

We hebben een algemene aanbeveling opgesteld met het oog op een duidelijker taakverdeling tussen het beleid inzake openbaar vervoer – strategisch niveau – dat zou worden uitgetekend door de overheid, en de uitvoering van dat beleid – operationeel niveau – waarvoor de operatoren van het openbaar vervoer verantwoordelijk zouden zijn.

Tal van sprekers hebben gewezen op het te groot aantal structuren en het feit dat ze niet werkzaam zijn. Daarom bevelen wij aan de verschillende structuren grondig te evalueren en, indien nodig, de structuren te schrappen die geen enkele meerwaarde bieden.

We wensen de uitwerking van een beslissingsstructuur die de regie zou voeren over operator-overschrijdende knelpunten, onder meer inzake netwerk, tarieven en knooppunten. Elke deelstaat zou daarin vertegenwoordigd zijn.

Ons verslag bevat ook een reeks aanbevelingen om het overleg met betrekking tot de vervoersplannen en de investeringsplannen te verbeteren.

We hebben twee aanbevelingen geformuleerd met betrekking tot de ticket- en tariefintegratie. De ene heeft betrekking op het gebruik van de MOBIB-kaart om parkings, huurfietsen of autodelen te betalen.

De andere beoogt de uitvoering van de tariefintegratie, ondanks de nog aanwezige hinderpalen. De inkomsten zouden billijk moeten worden verdeeld.

De commissie heeft ook aanbevelingen geformuleerd ter verbetering van de infrastructuur, de mobiliteitsketen, de gebruiksvriendelijkheid van het openbaar vervoer, het nastreven van een inclusief en geïntegreerd mobiliteitsbeleid. De informatie in de stations en aan de stopplaatsen van tram en bus moet worden verbeterd. Dat lijkt vanzelfsprekend. In de belangrijkste stations en aan de tramstopplaatsen die knooppunten vormen, moeten de gebruikers kunnen beschikken over alle relevante informatie voor het goede verloop van hun verplaatsingen.

Er zijn ook maatregelen die de intermodaliteit tussen het openbaar vervoer en de fiets moeten verbeteren, zoals het te koop aanbieden van fietskaarten in ticketautomaten.

Tot slot is er een aanbeveling die tegemoetkomt aan de bezorgdheid van bepaalde sprekers met betrekking tot de ruimtelijke ordening. Die moet geïntegreerd en gecombineerd zijn. Locaties moeten uiteraard gekozen worden op basis van de aanwezigheid van openbaar vervoer.

We hebben ons tot doel gesteld dat onze assemblee dit informatieverlag eenmaal per jaar zou evalueren.

lieux et les moments de concertation soient obligatoires et que les décisions revêtent un caractère contraignant.

Fort de ces nombreuses auditions et des constats mis en exergue par les différents intervenants, la commission a produit un rapport d'information contenant 25 recommandations qui s'articulent autour de plusieurs axes, à savoir: une politique intégrée, les structures de coopération et de concertation, les plans de transports intégrés, l'intégration billettique et tarifaire, l'infrastructure, les mesures de promotion de l'intermodalité, les mesures de promotion des transports publics et, enfin, l'aménagement du territoire.

Nous avons dégagé une recommandation générale visant à une répartition plus claire des tâches entre la politique en matière de transports publics – niveau stratégique – qui serait définie par les pouvoirs publics et la mise en œuvre de celle-ci – niveau opérationnel – qui serait du ressort des opérateurs de transports en commun.

De nombreux intervenants ont pointé du doigt le nombre trop élevé de structures et l'inefficacité de celles-ci. Dès lors, nous recommandons d'évaluer de manière approfondie les différentes structures de concertation et de supprimer, si le besoin s'en fait sentir, celles qui n'offrent aucune plus-value.

Nous souhaitons l'élaboration d'une structure décisionnelle qui assurerait la régie pour les problèmes qui se posent, tous opérateurs confondus, en matière de réseau, de tarifs, de points nodaux, par exemple. Chaque entité y serait représentée.

Notre rapport contient également toute une série de recommandations destinées à améliorer la concertation concernant les plans de transport et les plans d'investissement.

Pour ce qui est de l'intégration billettique et tarifaire, nous avons formulé deux recommandations. L'une vise notamment à l'utilisation de la carte MOBIB pour le paiement des parkings, des vélos de location ou encore des voitures partagées.

L'autre vise à mettre en œuvre, malgré les obstacles encore présents, l'intégration tarifaire. La question de la répartition des recettes se pose mais celle-ci devrait être équitable.

La commission a également formulé des recommandations visant à améliorer l'infrastructure, la chaîne de mobilité, la convivialité des transports en commun, la promotion d'une politique de la mobilité inclusive et intégrée. L'information doit ainsi être améliorée dans les gares et aux arrêts de tram et de bus. Cela semble évident. Les usagers doivent disposer de toutes les informations pertinentes pour le bon déroulement de leurs déplacements, dans les principales gares et aux arrêts de tram qui constituent des points nodaux.

D'autres mesures visent à améliorer l'intermodalité entre les transports publics et le vélo. Je pense notamment à la vente de cartes vélo dans les distributeurs automatiques de billets.

Enfin, une recommandation rencontre les préoccupations de certains intervenants relatives à l'aménagement du territoire. Il doit être intégré et combiné. Les choix des localisations doivent bien entendu être posés en fonction de la présence de transports en commun structurants.

Nous avons également fixé un objectif à notre assemblée,

De besprekingen in de commissie zijn afgerond met 11 stemmen tegen 3, bij 2 onthoudingen.

Tot besluit dank ik van harte commissievoorzitter Vanackere, die de debatten geleid heeft. Ik dank ook de overige rapporteurs en alle diensten van de Senaat die bijgedragen hebben tot dit verslag en vooral de samenvatting ervan, alsook alle overlegstructuren die zijn opgenomen in een verslag dat bij de tekst gevoegd is en dat heel nuttig was voor onze reflectie.

Mevrouw Anne Lambelin (PS). – *Mobiliteit is een thema waarmee al onze medeburgers begaan zijn. De Senaat heeft terecht beslist om zich toe te leggen op een betere samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaarvervoersplan en -aanbod te komen. Tijdens de voorbereiding van dit verslag heeft onze fractie zich constructief opgesteld, met het oog op een goede samenwerking die gericht is op de ontwikkeling van toegankelijk en efficiënt openbaar vervoer.*

Een aantal verworvenheden dienen te worden benadrukt. Ik denk bijvoorbeeld aan de algemene aanbevelingen met betrekking tot het gebruik van één enkele kaart voor alle openbare vervoersmodi, tariefintegratie en geïntegreerde reisinformatie. Twee meer specifieke aanbevelingen werden door onzer fractie aangebracht en werden in het verslag opgenomen. Het gaat om aanbeveling 14, die ertoe strekt zo snel mogelijk het GEN naar, in en vanuit Brussel te voltooiën en er de nodige financiële middelen voor uit te trekken, en om aanbeveling 19, die is gericht op inclusieve mobiliteit. Die aanbeveling strekt ertoe de noodzakelijke samenwerking tussen de federale Staat en de Gewesten te versterken, teneinde een geïntegreerd inclusief mobiliteitsbeleid na te streven, onder meer door vervoertarieven die voor allen betaalbaar zijn en door een betere toegang voor personen met een handicap.

We zijn blij dat deze belangrijke elementen aan het verslag werden toegevoegd.

We staan ook achter de concrete en zeer positieve verwijzing naar de noodzaak tot verbetering van het parkeeraanbod in de nabijheid van het openbaar vervoer en aan de rand van de stadscentra, en tot verbetering van de tarifiering via een degressief abonnement of tarieven per minuut.

Helaas zijn er ook een aantal punten die belangrijk zijn voor de PS, maar die niet werden aangenomen. Dat geldt voor onze amendementen met betrekking tot het behoud van de Thalys op de Waalse as, in het bijzonder de lijn Luik-Parijs, de interregionale en internationale spoorverbindingen, zoals de lijn Brussel-Bazel. We begrijpen helemaal niet waarom de meerderheid deze amendementen, die vooral Brussel en Wallonië aanbelangen, heeft verworpen.

We betreuren evenzeer de verwerping van onze amendementen over het sociaal overleg binnen de NMBS-groep, over de steun aan openbare diensten en over de steun aan de mobiliteit van plattelandsbewoners, die zo belangrijk is.

Ook ons amendement dat voorstelt rekening te houden met de prioriteiten die worden gesteld door de gebruikers van het

celui d'évaluer le présent rapport d'information une fois par an.

Nos discussions en commission se sont terminées par un vote de onze voix pour, trois voix contre et deux abstentions.

Pour terminer, je remercie chaleureusement le président de la commission, M. Vanackere, qui a organisé les débats. Je remercie aussi les autres rapporteurs et tous les services du Sénat qui ont contribué à ce rapport et notamment à son résumé, ainsi que toutes les structures de concertation qui ont fait l'objet d'un rapport annexé au texte qui nous est soumis et qui nous a été bien utile dans nos réflexions.

Mme Anne Lambelin (PS). – *La mobilité est un sujet majeur qui préoccupe tous les citoyens de notre pays. À cet égard, le Sénat a judicieusement choisi de travailler au renforcement des collaborations entre l'État fédéral et les Régions en vue d'instaurer une offre et un plan de transport public mieux intégrés. Tout au long de nos travaux, mon groupe s'est inscrit de manière constructive dans cette démarche, dans la perspective de collaborations optimales pour assurer le développement de transports publics accessibles et efficaces.*

Quelques acquis particuliers doivent être soulignés aujourd'hui. Je pense par exemple à des recommandations générales relatives à l'utilisation à l'avenir d'un même billet, quel que soit le moyen de transport public utilisé, à l'intégration tarifaire et à l'information intégrée. Deux propositions plus spécifiques ont été portées par mon groupe et ont d'ailleurs été intégrées au rapport. Il s'agit tout d'abord de la recommandation 14 qui vise à aboutir, dans les meilleurs délais, à la mise en place du RER vers, dans et depuis Bruxelles, en y affectant les moyens financiers nécessaires. Il s'agit ensuite de la recommandation 19 visant à renforcer la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue de promouvoir une politique de mobilité inclusive intégrée, notamment par une tarification des transports abordable pour toutes et tous et une accessibilité renforcée des transports pour les personnes en situation de handicap.

Ces aspects fort importants ont été intégrés au rapport et nous en sommes ravis.

Nous trouvons également concrètes et très positives les références à la nécessaire amélioration de l'offre de parkings à proximité des transports publics, notamment près des gares, et à l'entrée des centres urbains, ainsi qu'à leur tarification, à la minute ou par des abonnements dégressifs.

Malheureusement, des points fondamentaux pour le PS n'ont pas été acceptés. Citons nos amendements relatifs à la défense du Thalys sur la dorsale wallonne – en particulier la ligne Liège-Paris –, des liaisons ferroviaires interrégionales et des lignes internationales comme Bruxelles-Bâle. Nous ne comprenons absolument pas pourquoi la majorité a refusé ces amendements qui concernent principalement Bruxelles et la Wallonie.

De même, nous regrettons le rejet de nos amendements portant sur la concertation sociale au sein du groupe SNCB, sur le soutien aux services publics et sur le soutien à la mobilité des populations rurales, ô combien importante.

Notre amendement proposant de prendre en compte les priorités exprimées par les usagers, les travailleurs des

openbaar vervoer, de werknemers van de vervoermaatschappijen, de mobiliteitsexperts, de parlementen en regeringen van de deelstaten, werd door de meerderheid verworpen, net zoals het amendement dat ertoe strekte de sociale partners te horen, terwijl mobiliteit een zaak is van de werknemers die die opdracht uitvoeren.

Wij bedanken de diensten alsook de experts die tijdens de hoorzittingen aan het woord zijn gekomen. Hun medewerking was zeer waardevol.

Om de redenen die ik heb opgesomd, zullen we ons bij de stemming over dit verslag onthouden.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Vooreerst dank ik de voorzitter van de commissie, Steven Vanackere, en uiteraard ook mevrouw De Bue en mevrouw Brouwers voor het keurige verslag. Ik heb met veel belangstelling heel het debat over de mobiliteit gevolgd. De N-VA was echter geen voorstander van dit informatieverlag betreffende een sterker geïntegreerd openbaar vervoer, niet omdat we niet wensen dat er een beter geïntegreerd openbaar vervoer komt, maar omdat we ervan overtuigd zijn – ik heb die stelling trouwens altijd in de commissie verdedigd – dat bilaterale contacten tussen de deelstaten en de betrokken openbaarvervoerbedrijven heel veel problemen kunnen oplossen. Ik kom daar vanuit mijn eigen ervaring uit het verleden straks nog op terug.

We hebben geen probleem met wat de sprekers in dit informatieverlag zeggen, maar wel met de conclusies die men daaruit trekt. In dit informatieverlag probeert de Senaat zich een functie aan te meten waar hij volgens ons geen recht op heeft. Als voormalig commissievoorzitter voor Mobiliteit en Openbare werken in het Vlaams Parlement heb ik me wel kandidaat gesteld als rapporteur omdat het onderwerp me interesseert en omdat de contacten met de verschillende stakeholders boeiend zijn. De contacten met de Franstalige collega's zijn des te interessanter. Ik was een beetje teleurgesteld door de matige opkomst in de commissie. Ik kan de collega's met wie wij flink in discussie zijn gegaan, opsommen. Dat waren niet enkel mevrouw De Bue en mevrouw Brouwers, maar ook uzelf, voorzitter, en de collega's de heer Vereeck, de heer Henry voor Ecolo, mevrouw Lambelin en nog enkele andere. We hebben goede discussies gevoerd, we hebben naar elkaars argumenten geluisterd, maar we zijn er jammer genoeg niet in geslaagd een andere wending te geven aan de volgens ons veel te uitgebreide aanbevelingen.

Van 1991 tot 2004 was ik directeur marketing en strategie bij De Lijn. Openbaarvervoerbedrijven in ons land zijn heus wel groot en volwassen genoeg om zelf tot bilaterale contacten te komen op de terreinen waar dat relevant is. Wij hadden uiteindelijk slechts vier aanbevelingen ingediend. Op politiek vlak moet er bilateraal rechtstreeks contact zijn tussen de betrokken politieke spelers. Daarnaast moeten we op operationeel vlak streven naar overleg tussen de betrokken openbaarvervoermaatschappijen, zowel op het vlak van tarieven als op het vlak van aanbod en investeringen. Ik heb trouwens in de commissie heel duidelijk gezegd dat, zolang de "regentenmentaliteit" van de NMBS niet verandert, zolang de NMBS geen andere houding aanneemt en niet inziet dat de

sociétés de transport, les experts de la mobilité, les parlements et les gouvernements des entités fédérées pour l'avenir du transport public, notamment ferroviaire, a lui aussi été rejeté par la majorité, à l'instar de celui visant à faire entendre les partenaires sociaux, alors que la mobilité dans son ensemble est assurée par les travailleurs qui en ont la charge.

Sur la méthode, nous tenons à remercier les services et les experts que la commission a entendus; leur collaboration a été précieuse.

En conclusion, les raisons que je viens d'indiquer ne nous permettent pas d'approuver ce texte, qui contient certes des éléments positifs et auquel notre groupe a activement contribué. C'est pourquoi nous nous abstenons sur l'ensemble du rapport.

M. Jan Peumans (N-VA). – *Je remercie d'abord Steven Vanackere, le président de la commission, ainsi que, cela va de soi, Mmes De Bue et Brouwers pour leur excellent rapport. J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt le débat sur la mobilité. Cependant, la N-VA n'était pas partisane d'un rapport d'information relatif à des transports publics mieux intégrés; cela signifie, non que nous ne souhaitons pas une meilleure intégration des transports publics, mais que nous sommes convaincus – c'est le point de vue que j'ai toujours défendu en commission – que des contacts bilatéraux entre les entités fédérées et les opérateurs concernés peuvent résoudre bien des problèmes. Fort de mon expérience, j'y reviendrai dans un moment.*

Nos objections ne portent pas sur ce que les intervenants ont déclaré, mais sur les conclusions qu'on en tire. Dans le présent rapport d'information, le Sénat tente de s'arroger une fonction qui, à nos yeux, ne lui revient pas. Ancien président de la commission de la Mobilité et des Travaux publics du Parlement flamand, je me suis porté candidat comme rapporteur parce que le sujet et les contacts avec les différents acteurs, notamment francophones, m'intéressent. J'ai été un peu déçu par la faible participation en commission. Je peux citer les collègues avec lesquels nous avons eu des discussions passionnantes: outre Mmes De Bue et Brouwers et le président, M. Vereeck, M. Henry pour Ecolo, Mme Lambelin et une poignée d'autres. Nous avons eu de bons débats, écouté les arguments des uns et des autres, mais nous ne sommes pas parvenus à limiter les recommandations, bien trop étendues selon nous.

De 1991 à 2004, j'ai été directeur du marketing chez De Lijn. Les sociétés de transports publics sont quand même suffisamment grandes et adultes pour nouer des contacts bilatéraux là où cela s'impose. En fin de compte, nous n'avons déposé que quatre recommandations. Sur le plan politique, il faut des contacts bilatéraux directs entre les acteurs concernés. Sur le plan opérationnel, les sociétés de transports publics doivent se concerter, quant aux tarifs mais aussi à l'offre et aux investissements. Je l'ai d'ailleurs dit clairement en commission: aussi longtemps que la mentalité «impérialiste» de la SNCB ne change pas et que celle-ci ne conçoit pas que les autres sociétés de transports publics – la STIB, le TEC et De Lijn – soient des partenaires sur un pied d'égalité, nous pouvons formuler une centaine de recommandations sans que rien ne change en pratique.

C'est une position claire. C'est pourquoi nous avons dit que

andere openbaarvervoerbedrijven – MIVB, TEC en De Lijn – gelijkwaardige partners zijn, we nog honderd aanbevelingen kunnen doen, maar we zullen geen resultaten boeken.

Dat is een duidelijk standpunt. Daarom hebben we gezegd dat het overleg bilateraal moet plaatsvinden.

Wie heeft er enig bezwaar tegen dat de Senaat aanbeveelt zo snel mogelijk het GEN naar en in Brussel te voltooien en er de nodige financiële middelen voor uit te trekken? Wat is de meerwaarde daarvan?

Ik heb bij De Lijn jarenlang met beheersovereenkomsten gewerkt. Wij waren één van de eerste maatschappijen die daarmee begonnen.

In aanbeveling 3. Beheersovereenkomsten staat: “De Senaat beveelt aan om in de beheersovereenkomsten met alle openbaar vervoersmaatschappijen duidelijke, in de tijd op elkaar afgestemde en opvolgbare doelstellingen inzake integratie van het aanbod, de vervoersbewijzen, de tarieven en de informatie in te schrijven, de realisatie van deze doelstellingen nauwgezet op te volgen en op te nemen in het evaluatieschema.” Welnu, De Lijn past dat al van in het begin toe. Over de andere maatschappijen kan ik niet oordelen, maar wat is de meerwaarde van die aanbeveling voor de bedrijven?

Toen de collega's in de Senaat het nodig achtten om de aanbevelingen ruimer te interpreteren – en dat vond ik een beetje teleurstellend – hebben wij twee elementen ingebracht die volgens ons wel relevant waren. Dat was eerst en vooral de verdere regionalisering van het openbaar vervoer, in dit geval van de NMBS; een stelling die door meerdere mensen verdedigd wordt. Maar dat was totaal onbespreekbaar. Ik heb geen enkele spreker dat standpunt horen verdedigen, nochtans is het perfect mogelijk in het raam van de liberalisering.

Het tweede element dat we hebben ingebracht, was de liberalisering van de openbaarvervoerbedrijven. Maar ook hier hebben we bot gevangen. Nochtans moeten we van Europa voor 2019 hierin een beslissing nemen.

We hadden nog twee andere aanbevelingen ingediend, maar die werden eveneens verworpen.

Ik kan me als Vlaams-nationalist niet van de indruk ontdoen dat het informatieverslag een soort herfederaliserende logica bevat die in bijna alle aanbevelingen wordt toegepast. Alsof de deelstaten niet in staat zouden zijn het openbaarvervoersaanbod te integreren. Ik zie niet in waarom De Lijn, de TEC of de MIVB niet zelf zouden kunnen overleggen.

Ik heb de hele ontwikkeling meegemaakt van de invoering van het JUMP-ticket. Dat heeft vier jaar geduurd. Wie stond het meest op de rem? Dat was de NMBS natuurlijk! Het was immers uitgesloten dat men een vervoersticket ging gebruiken bij De Lijn, de TEC of de MIVB dat de spoorwegen ook zouden moeten gebruiken.

Voor een aantal van die aanbevelingen hebben de vervoerbedrijven de Senaat niet nodig. Het gaat bovendien maar om een beperkt deel van de verbindingen. 10 procent van de reizigers van de TEC hebben bijvoorbeeld te maken met andere vervoersaanbieders. Hetzelfde geldt voor De Lijn, waar dat cijfer wat hoger ligt, omdat er meer inwoners zijn en

la concertation doit se dérouler de manière bilatérale.

Qui a la moindre objection contre le fait que le Sénat recommande d'achever le plus vite possible le RER vers et depuis Bruxelles et de prévoir les moyens financiers nécessaires à cet effet? Quelle est la plus-value de cette recommandation?

J'ai travaillé pendant des années chez De Lijn avec des contrats de gestion. Nous étions une des premières sociétés à le faire.

On peut lire dans la recommandation 3 relative aux contrats de gestion: «Le Sénat recommande d'inscrire, dans les contrats de gestion conclus avec toutes les sociétés de transports publics, des objectifs clairs, coordonnés dans le temps et évaluables, en matière d'intégration de l'offre, des titres de transport, des tarifs et de l'information, de suivre attentivement la concrétisation de ces objectifs et de les inclure dans le schéma d'évaluation.» Eh bien, De Lijn le fait depuis le début. Je ne peux pas me prononcer au sujet des autres sociétés mais quelle est la plus-value de cette recommandation pour les sociétés de transport?

Lorsque les collègues sénateurs ont estimé nécessaire d'interpréter plus largement les recommandations – ce que j'ai trouvé quelque peu décevant –, nous avons avancé deux éléments qui étaient selon nous pertinents. Il s'agissait d'abord et surtout de la poursuite de la régionalisation des transports publics, in casu de la SNCB. Cette position est défendue par plusieurs personnes. Ce n'était toutefois absolument pas négociable. Je n'ai entendu aucun orateur défendre ce point de vue. Pourtant, c'est parfaitement possible dans le cadre de la libéralisation.

Le second élément que nous avons introduit était la libéralisation des sociétés de transports publics. Toutefois, nous avons fait chou blanc à ce sujet également. Pourtant, l'Europe nous oblige à prendre une décision à ce sujet pour 2019.

Nous avions encore deux autres recommandations mais elles ont aussi été rejetées.

En tant que nationaliste flamand, je ne peux me défaire de l'impression que le rapport d'information renferme une sorte de logique de refédéralisation qui s'applique à presque toutes les recommandations. Comme si les entités fédérées n'étaient pas capables d'intégrer l'offre de transports publics. Je ne vois pas pourquoi De Lijn, les TEC ou la STIB ne pourraient pas se concerter elles-mêmes.

J'ai participé à l'ensemble du développement de l'introduction du ticket JUMP. Cela a duré quatre ans. Qui a le plus freiné? La SNCB, bien entendu! Il était en effet exclu qu'un titre de transport utilisé chez De Lijn, les TEC ou la STIB puisse l'être également dans les chemins de fer.

Pour certaines des recommandations, les sociétés de transports n'ont pas besoin du Sénat. Il ne s'agit en outre que d'une partie limitée des liaisons. Par exemple, 10% des usagers des TEC ont recours à d'autres sociétés de transports. La même chose vaut pour De Lijn, pour laquelle ce pourcentage est un peu plus élevé, parce qu'il y a davantage d'habitants et parce que la Flandre dispose d'un autre réseau ferroviaire que la Wallonie.

omdat Vlaanderen een ander spoornet heeft dan Wallonië.

Toch wil de Senaat het mobiliteitsbeleid herfederaliseren door te streven naar één geïntegreerd vervoersplan, gecoördineerd door een overkoepelend intermodaliteitsplatform. Men betreft er een politiek niveau bij waarvan wij duidelijk zeggen: “Dat hoeft voor ons niet.” Die vervoermaatschappijen zijn volwassen genoeg. De regionalisering van het openbaar vervoer is inmiddels vijftientig jaar oud. Ik denk dus niet dat de vervoermaatschappijen nog behoefte hebben aan een overkoepelend intermodaliteitsplatform. Zoals collega Vereeck in de debatten heeft gezegd, zijn er in het verleden heel wat overlegsituaties in het leven geroepen die al die jaren niet gewerkt hebben. Denkt men nu echt dat men er met een aanbeveling over een intermodaliteitsplatform voor zal zorgen dat alles veel beter zal gaan?

Volgens mij blijft de voornaamste bottleneck nog steeds de NMBS, die zich als een soort schoonmoeder opstelt. Ik herinner mij uit mijn beginperiode bij het openbaar vervoer dat de NMBS in die tijd zelfs sprak van “terminaal vervoer”. Je moet het maar durven.

Mevrouw Karin Brouwers (CD&V). – Mijnheer Peumans, u stelt dat de aanbevelingen herfederaliserend zouden zijn. Er zou in plaats van voor 18 overlegorganen die niet functioneren, worden geopteerd voor één beslissingsorgaan op politiek niveau.

Dit zal in eerste instantie afhangen van de politieke wil van de bevoegde ministers. Het heeft niets te maken met herfederaliseren. In aanbeveling 2 staat heel duidelijk dat de Senaat aanbeveelt dat vertrekkende vanuit de autonomie van de federale overheid en de Gewesten oplossingen moeten worden gezocht voor wie regelmatig verschillende operatoren nodig heeft voor zijn verplaatsingen. Dat is een lezing die u maakt, maar de CD&V-fractie alleszins niet. Wij hebben het woord “autonomie” hier net heel duidelijk willen in opnemen.

We bevinden ons in een ander land dan 25 jaar geleden. We merken dat een aantal aspecten van de bestaande staatsstructuur op limieten botsen met betrekking tot grensoverschrijdende problemen waarvan de reiziger in eerste instantie de dupe is. De operatoren doen hun best, maar ook het politieke niveau moet op bepaalde momenten knopen doorhakken rond bijvoorbeeld tariefintegratie. Waarschijnlijk zullen de operatoren dit niet alleen kunnen oplossen. Daarvoor is het noodzakelijk dat men samenkomt en kan beslissen, met een beslissingsbevoegdheid van de minister in kwestie. Niet zoals het nu gaat, met verschillende comités die vaak niet eens samenkomen en bijgevolg niet functioneren.

Het is echter wel van belang dat er samen wordt beslist. Herfederalisering zou betekenen dat één niveau, namelijk het federale, bevoegd wordt. Het gaat hier om de vier entiteiten die samen confederaal beslissen. Het achterliggende idee is immers samenwerkingsfederalisme of zelfs confederalisme.

De heer Jan Peumans (N-VA). – U hoeft er mij niet van te verdenken dat ik tegen samenwerkingsfederalisme gekant zou zijn. Mijn uitgangspunt dat ik altijd zal blijven verdedigen, blijft echter dat openbaarvervoerbedrijven autonoom zijn om te beslissen met wie ze samenwerken.

Er moeten geen nieuwe structuren worden opgezet om te

Le Sénat veut toutefois refédéraliser la politique de mobilité en tendant vers un seul plan de transport intégré, coordonné par une plateforme faïtière de l'intermodalité. On y associe un niveau politique dont nous disons clairement: «Ce n'est pour nous pas la peine». Ces sociétés de transport sont suffisamment adultes. La régionalisation des transports publics a entretemps fêté ses 25 ans. Je ne pense donc pas que les sociétés de transport aient encore besoin d'une plateforme faïtière de l'intermodalité. Comme l'a indiqué M. Vereeck lors du débat, de nombreuses concertations ont été organisées dans le passé et, durant toutes ces années, elles n'ont pas fonctionné. Et vous imaginez maintenant qu'avec une recommandation relative à une plateforme de l'intermodalité, on va permettre que tout aille beaucoup mieux?

Selon moi, le principal goulot d'étranglement se trouve encore et toujours à la SNCB qui se comporte comme une sorte de belle-mère. Je me souviens de mes débuts au sein de la société de transports publics que la SNCB qualifiait même alors de «transport terminal». Il fallait oser.

Mme Karin Brouwers (CD&V). – Vous dites, Monsieur Peumans, que les recommandations sont «refédéralisantes». Il y aurait lieu de remplacer les dix-huit organes de concertation, qui ne fonctionnent pas, par un seul organe de décision à l'échelon politique.

La question dépendra essentiellement de la volonté politique des ministres compétents. Cela n'a rien à voir avec une refédéralisation. Dans sa recommandation n° 2, le Sénat recommande que, partant de l'autonomie de l'État fédéral et des Régions, des solutions soient recherchées pour ceux qui ont régulièrement besoin de différents opérateurs pour leurs déplacements. C'est votre interprétation, mais pas celle du CD&V. Nous avons très clairement voulu faire figurer le mot «autonomie» dans la disposition.

Le pays a changé, en vingt-cinq ans. Nous nous apercevons que plusieurs aspects de la structure étatique actuelle se heurtent à des limites concernant des problèmes transfrontaliers dont le voyageur est la principale victime.

Les opérateurs font leur possible, mais le niveau politique doit aussi, à certains moments, résoudre des problèmes en matière, par exemple, d'intégration tarifaire. Les opérateurs ne pourront vraisemblablement pas agir seuls. Il est nécessaire de se réunir et de décider sur la base du pouvoir de décision du ministre concerné, et non comme cela se passe aujourd'hui, à partir de différents comités qui, souvent, ne se réunissent même pas et, par conséquent, ne sont pas fonctionnels.

Cependant, il importe de décider ensemble. Une refédéralisation signifierait qu'un seul niveau, à savoir le fédéral, est compétent. Il s'agit ici des quatre entités, qui décident ensemble sur une base confédérale. L'idée est en effet le fédéralisme de coopération, voire le confédéralisme.

M. Jan Peumans (N-VA). – Vous ne devez pas me soupçonner d'être opposé au fédéralisme de coopération... Ma position de départ, que je défendrai toujours, est cependant que les sociétés de transport public décident en toute autonomie de leurs partenaires.

Il ne faut pas établir de nouvelles structures pour mettre sur

komen tot één geïntegreerd mobiliteitsplan. Een openbaarvervoerbedrijf moet volgens mij zijn autonomie kunnen behouden om hier niet aan deel te nemen.

Wat mij echter nog het meest stoort, is dat er uit heel wat van die aanbevelingen een vorm van betutteling voortvloeit. Men doet alsof mensen die zich al bijna een heel leven met openbaar vervoer bezighouden, nu een aantal aanbevelingen moeten krijgen inzake openbaar vervoer en samenwerking. De bedrijven in kwestie zijn nochtans voldoende in staat om te weten wat ze al dan niet moeten doen. De heer Kesteloot en de vroegere administrateur-generaal van de TEC waren hier in elk geval heel duidelijk in. Een belerend vingertje is hier dan ook niet aan de orde.

Ik spreek vanuit mijn ervaring bij De Lijn als directeur marketing en strategie van 1991 tot 2004. Ik heb ervaring gehad met samenwerken met de spoorwegen. Dergelijke zaken hangen gewoon af van het feit of een directie bereid is om hier al dan niet voor open te staan. Dit is dan ook mijn opvatting en die van mijn fractie.

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – U brengt een heel bevlogen toespraak, mijnheer Peumans, maar die staat volledig haaks op het vervoerbeleid dat door de Vlaamse regering en de Vlaamse minister van mobiliteit, een partijgenoot van u, wordt ontwikkeld. Ik kan dit objectief bekijken. Als gecoöpteerd senator kijk ik naar alles wat wordt beslist in resoluties en decreten in het Vlaams Parlement. De essentie van wat daar gebeurt, is precies de scheiding tussen de vervoersregie en de vervoersuitvoering. Terwijl in het verleden De Lijn de mobiliteitsvisie voor de Vlaamse overheid ontwikkelde, is dat nu door de nieuwe resoluties, die bijna unaniem zijn goedgekeurd, doorgesplitst. Het is weer de Vlaamse overheid, uw minister, onze Vlaamse minister die met het departement MOW de regie, de filosofie, de principes achter het beleid uitschrijft en de openbaarvervoermaatschappij heeft zich daar alleen maar in te passen. Dat is inderdaad een grondige hertekening van het Vlaamse vervoerbeleid, dat we nu, en daar ben ik onze Franstalige collega's dankbaar voor, ook op het federale niveau hebben ingediend. Wat u zegt, klopt dus niet. U spreekt over volwassen instellingen die dat allemaal zelf wel kunnen regelen. We zien nu wat er van komt. Eind 2014 was het duidelijk dat de bussen van De Lijn niet aansloten op de treinen van de NMBS, ondanks alle mogelijke overlegorganen. Wat hier in dit informatieverlag staat, biedt daarvoor een oplossing. Als er één modusafhankelijke regisseur, ongeacht van wie de vervoersmaatschappij is, een visie en een plan voorstelt, dan kan men dit soort anomalieën vermijden. *(Applaus)*

De heer Jan Peumans (N-VA). – Mijnheer Vereeck, er staat eigenlijk maar één aanbeveling in waarmee ik het eens ben, dat is aanbeveling nummer 1. Daar heb ik trouwens niets over gezegd. De Senaat beveelt aan dat de overheid het beleid inzake openbaar vervoer uittekent op strategisch niveau, en dat de operatoren verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van dit beleid. De Lijn en de politiek verantwoordelijken hebben die beslissing al lang genomen. Ik heb daar dus geen enkel probleem mee. Met al de rest wel. Ik heb nergens iets gezegd over de scheiding tussen het strategische niveau en het operationele niveau, waar we uitgebreid over hebben gedebatteerd in de commissie.

pied un plan de mobilité intégré. Je considère qu'une société de transport public doit pouvoir conserver son autonomie et décider de ne pas y participer.

Ce qui me gêne le plus, ce sont les chicaneries qui découlent de nombreuses de ces recommandations. On fait comme si des gens qui ont géré les transports publics durant quasiment toute leur vie devaient, à présent, faire l'objet de recommandations à ce sujet et en matière de coopération. Les sociétés en question sont pourtant suffisamment en mesure de savoir ce qu'elles doivent ou ne doivent pas faire.

M. Kesteloot et l'ancien administrateur général du TEC ont été clairs à cet égard lors de leur audition. Elles n'ont dès lors pas besoin qu'on leur fasse la leçon.

J'aimerais me référer à mon expérience en tant que directeur du marketing et des stratégies de De Lijn, de 1991 à 2004. La coopération avec les chemins de fer dépend de la volonté d'une direction d'y participer ou non. Telle est dès lors ma conception et celle de mon groupe.

M. Lode Vereeck (Open Vld). – *Votre exposé est passionné, Monsieur Peumans, mais il est contradiction flagrante avec la politique de mobilité développée par le gouvernement flamand et par le ministre flamand de la mobilité, votre partenaire. Je peux y réfléchir de manière objective. En tant que sénateur coopté, je suis attentif à tout ce qui est décidé dans les résolutions et décrets examinés par le Parlement flamand. L'essence de ce qui s'y déroule est précisément la séparation entre la gestion des transports et leur mise en œuvre. Alors que, par le passé, De Lijn développait la politique générale de mobilité pour l'autorité flamande, les nouvelles résolutions, adoptées à la quasi-unanimité, en terminent avec cette pratique. C'est à nouveau l'autorité flamande, votre ministre, notre ministre flamand qui, avec le département Mobilité et travaux publics, définit la philosophie et les principes de la politique, et la société de transport public n'a pas d'autre choix que de s'adapter. C'est effectivement une refonte complète de la politique flamande des transports, refonte que nous avons aussi, et j'en remercie nos collègues francophones, recommandée au niveau fédéral. Ce que vous dites est donc faux. Vous parlez d'institutions adultes qui sont en mesure de régler tout cela elles-mêmes. Nous voyons à présent ce qui en découle. Fin 2014, malgré les organes de concertation, la correspondance entre les bus de De Lijn et les trains de la SNCB n'était pas assurée. Ce rapport d'information propose une solution. Si un régisseur unique, non lié à un mode de transport déterminé, propose une vision et un plan, il sera possible d'éviter ce type d'anomalies. *(Applaudissements)**

M. Jan Peumans (N-VA). – *La seule recommandation que j'approuve, Monsieur Vereeck, est la première, mais je n'en ai pas parlé. Le Sénat recommande que la politique en matière de transports publics, le niveau stratégique, soit définie par les pouvoirs publics et que les opérateurs soient responsables de la mise en œuvre de celle-ci. De Lijn et les responsables politiques ont déjà pris cette décision depuis longtemps. Cette recommandation ne me pose donc aucun problème, contrairement aux autres. Je n'ai rien dit concernant la séparation entre le niveau stratégique et le niveau opérationnel, dont nous avons largement débattu en commission.*

De aansluitingen van de bussen is een onderwerp dat ik toevallig goed ken. Met de toenmalige directeur-generaal, Antoine Martens, hebben wij in elke provincie een provinciaal overlegcomité opgericht, dat verplicht was twee of drie keer per jaar samen te komen. Het had twee taken: ten eerste, de afstemming van de dienstregeling van de NMBS op die van de TEC, De Lijn enzovoort. Ten tweede, de aansluiting te verzorgen van streeklijnen die in sommige stations kwamen met treinen die al dan niet vertraging hadden. Dat systeem is uitgevonden door de heer Antoine Martens, is ingevoerd en bestaat nog steeds. Het heet Aribus. Het is dus niet zo dat die afstemming niet gebeurt.

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – Dat is net de aanleiding geweest voor dit informatieverlag, mijnheer Peumans.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Ik heb niets aan die aanbevelingen, want dat is allemaal geregeld bij De Lijn.

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – De feiten spreken u tegen: in november-december 2014 sloten die bussen niet aan, punt.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Als u het beter weet, wie ben ik dan om u tegen te spreken. Ik stel voor dat we naar een van de stations gaan, Mechelen bijvoorbeeld, dan zal ik u laten zien hoe de aansluiting van treinen met streeklijnen – niet met stadlijnen, want dat hoeft niet – geregeld is.

Ik zal u alle documentatie over Aribus opsturen, dan zult u zien dat het systeem perfect werkt. Als een trein een kwartier te laat komt, kan die streekbus er natuurlijk moeilijk op wachten. Dat is een probleem van de spoorwegen. Men kan wel vijf minuten wachten op een trein, maar geen kwartier.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA). – Mijnheer Vereeck, dit is te gek voor woorden. We hebben het debat gevoerd in het Vlaams Parlement en ik weiger dat hier over te doen. De minister van mijn partij stelde voor de regiefunctie en de uitvoerende functie uiteen te halen, wat inmiddels werd gerealiseerd.

Elke regio is autonoom om beslissingen te nemen. Dat moet hier zelfs niet ter sprake komen. Mevrouw Brouwers verwees daarnet naar de tweede aanbeveling. Het eerste deel ervan luidt: "... vertrekkende vanuit de autonomie van de federale overheid en de Gewesten". Het tweede deel van die zin, namelijk "hiervoor wordt een beslissingsstructuur uitgewerkt die de regio voert over, enz." staat daar haaks op. Daar zijn we het niet mee eens. Tussen de lijnen staat er immers dat er een herfederalisering gebeurt van bevoegdheden die bij de regio's zijn ondergebracht en waarover de regio's autonoom beslissen. Ik vind het ontluisterend dat unaniem, met uitzondering van mijn partij, het licht van de zon wordt ontkend. De bevoegdheid van de Senaat is duidelijk vastgelegd. Als dit alles onder de noemer transversaal valt en dit een verkapte herfederalisering is van puur Vlaamse en regionale bevoegdheden, zijn wij het daar niet mee eens.

Mevrouw Katia Segers (sp.a). – De N-VA blijft bij het adagium: wat we regionaal doen, doen we beter en laat ons vooral met rust, want we willen geen federale inmenging. De heer Peumans wil dan weer de indruk wekken dat alles geregeld is.

Les correspondances des bus est un sujet que je connais bien. L'ancien directeur général, Antoine Martens, et moi-même avons créé, dans chaque province, un comité de concertation provincial qui était obligé de se réunir deux ou trois fois par an. Il avait deux missions: tout d'abord, coordonner les horaires de la SNCB et ceux du TEC, de De Lijn, etc. Ensuite, assurer dans certaines gares la correspondance des lignes vicinales avec les trains, qu'ils soient ou non en retard. Ce système, élaboré par M. Antoine Martens, a été mis en œuvre et existe toujours. Il est dénommé Aribus.

M. Lode Vereeck (Open Vld). – C'est précisément ce qui a donné lieu à ce rapport d'information, Monsieur Peumans.

M. Jan Peumans (N-VA). – Tout cela a été réglé par De Lijn.

M. Lode Vereeck (Open Vld). – Les faits vous contredisent: en novembre-décembre 2014, la correspondance n'était pas assurée avec ces bus, point final.

M. Jan Peumans (N-VA). – Je propose que nous nous rendions dans une gare, celle de Malines par exemple. Je vous montrerai comment la correspondance des trains avec les lignes vicinales – pas avec les lignes urbaines car ce n'est pas nécessaire – est réglée.

Je vous transmettrai toutes les informations concernant Aribus. Vous verrez que le système fonctionne parfaitement. Si un train arrive avec un quart d'heure de retard, il est évidemment difficile pour un bus vicinal de l'attendre. C'est le problème des chemins de fer. Vous pouvez attendre cinq minutes, mais pas quinze.

Mme Annick De Ridder (N-VA). – C'est n'importe quoi, Monsieur Vereeck. Nous avons débattu au Parlement flamand et je refuse de recommencer ici. Le ministre de mon parti a proposé de séparer la gestion et l'exécution, ce qui a été fait entre-temps.

Chaque Région est autonome dans sa prise de décision et il n'y a pas à en discuter ici au Sénat. Mme Brouwers vient d'évoquer la deuxième recommandation. La première partie de cette recommandation commence par «... partant de l'autonomie du pouvoir fédéral et des Régions» tandis que la seconde partie dit: «À cet effet est organisée une structure décisionnelle qui assure la régie...», elles sont en contradiction. Nous ne sommes pas d'accord. Cela sous-entend en effet que les compétences transférées aux Régions sont refédéralisées. Je trouve humiliant qu'à l'exception de mon parti, tout le monde nie l'évidence.

Les compétences du Sénat ont été clairement fixées. Si tout cela peut être qualifié de transversal et constitue une refédéralisation déguisée de compétences purement flamandes et régionales, nous nous y opposons.

Mme Katia Segers (sp.a). – La N-VA continue à défendre l'adage: ce que nous faisons au niveau régional, nous le faisons mieux et surtout laissez-nous tranquilles car nous ne voulons aucune immixtion fédérale. M. Peumans veut dès lors donner l'impression que tout est normal.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Dat doe ik niet.

Mevrouw Katia Segers (sp.a). – Dat niet alles geregeld is, vormt precies de aanleiding voor het informatierapport. Wie over de taalgrens woont, bijvoorbeeld in Hoei, heeft voor zijn kind dat in Halle naar school gaat, twee abonnementen nodig: het ene van de TEC en het andere van De Lijn. Beide op elkaar afstemmen vormde de reden om de bespreking in de Senaat te houden.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Mevrouw Segers verwijst naar de uitspraak “Wat we zelf doen, doen we beter”. Dat heeft Gaston Geens echter nooit gezegd. Hij zei: “Wat we zelf doen, moeten we beter doen.” Onthoud dat, want telkens opnieuw wordt er verkeerd geciteerd.

Ik heb helemaal niet verklaard dat alles geregeld is. Ik heb wel verklaard dat er politiek overleg moet zijn tussen de openbaarvervoerbedrijven en dat er ook op operationeel vlak overleg moet zijn.

Ik ben het er volkomen mee eens dat we moeten streven naar een geïntegreerd tarief, maar dat weten de openbaarvervoermaatschappijen ook. Men doet er echter wel lang over. Denk maar aan de JUMP-tickets, toen minister Durant bevoegd was voor de NMBS. Het heeft vier jaar geduurd voor men ervan overtuigd was dat dit een belangrijke stap voorwaarts was.

Met de huidige technologie kan men toch een abonnement uitwerken waarmee men alle bussen kan gebruiken. Ook dit weten de openbaarvervoermaatschappijen en ze kunnen zelf met elkaar overleggen.

De heer Steven Vanackere (CD&V). – Ik dank de heer Peumans voor het feit dat hij in een parlementair document nog eens rechtzet dat Gaston Geens maar één keer in zijn leven – en eigenlijk meer als boutade bij de start van Flanders Technology – gezegd heeft: ‘wat we zelf doen, doen we beter’. Voor al de andere ogenblikken waarop hij verkeerdelijk wordt geciteerd, moet men bedenken dat Gaston Geens dat formuleerde als een ambitie. Hij bedoelde dat het pas zin heeft een materie te regionaliseren als men denkt het beter te kunnen doen. ‘Wat we zelf doen, moeten we beter doen’ is dus de juiste quote van Gaston Geens. Ik ben u dankbaar dat u helpt ons daaraan te herinneren.

Eén opmerking wil ik nog maken. U zegt dat heel veel van die aanbevelingen ideeën bevatten die niet eens door de Senaat hoeven geformuleerd te worden om door de openbaarvervoermaatschappijen opgepikt te worden en u verwijst onder andere naar de beheersovereenkomsten. U hebt die aanbeveling over de beheersovereenkomsten voorgelezen. U hebt weinig benadrukt dat in die aanbeveling staat dat de beheersovereenkomsten, die de verschillende overheden met hun openbaarvervoermaatschappijen sluiten, op elkaar afgestemd zouden moeten worden en dat ze zelfs chronologisch met elkaar iets te maken zouden hebben. Ik illustreer dit met één voorbeeld. Natuurlijk hebben de openbaarvervoermaatschappijen de Senaat niet nodig om een beleid te ontwikkelen met betrekking tot toegankelijkheid voor mensen die moeilijk te been zijn. Maar als in elk van de beheersovereenkomsten van dit land de remedies en de oplossingen verschillend zijn en als men in de verschillende Gewesten met andere prioriteiten start, dan is het nogal wies dat de afstemming van een en ander minder goed

M. Jan Peumans (N-VA). – *Ce n'est pas ce que je fais.*

Mme Katia Segers (sp.a). – *Le fait que tout ne soit pas normal est précisément la raison d'être du présent rapport d'information. Celui qui habite de l'autre côté de la frontière linguistique, par exemple à Huy, a besoin de deux abonnements pour son enfant qui se rend à l'école à Hal: l'un des TEC et l'autre de De Lijn. C'est en vue d'harmoniser les deux que le débat a été mené au Sénat.*

M. Jan Peumans (N-VA). – *Mme Segers se réfère à la déclaration: «Ce que nous faisons nous-mêmes, nous le faisons mieux». Or, ce que Gaston Geens a dit, c'est: «Ce que nous faisons nous-mêmes, nous devons le faire mieux». Retenez-le car on se trompe toujours en le citant.*

Je n'ai pas dit que tout était réglé, mais que les sociétés de transport public devaient se concerter et qu'il devait y avoir également des consultations au niveau opérationnel.

Nous devons lutter pour un tarif intégré; je suis entièrement d'accord sur ce point, mais les sociétés de transport public le savent aussi. On le fait depuis bien longtemps. Pensez aux billets JUMP, du temps où la ministre Durant était responsable de la SNCB. Il a fallu quatre ans pour que l'on soit convaincu de l'importance de cette étape.

La technologie actuelle permet d'élaborer un abonnement donnant accès à tous les bus. Les sociétés de transport public le savent aussi et peuvent se concerter en ce sens.

M. Steven Vanackere (CD&V). – *Je remercie M. Peumans de rectifier une fois encore ce que Gaston Geens a dit – sous forme de boutade, lors du lancement du salon Flanders Technology – une seule fois dans sa vie: «Ce que nous faisons nous-mêmes, nous le faisons mieux». Pour tous les autres moments où il est cité à tort, il faut imaginer que Gaston Geens a voulu formuler une ambition. Il a voulu dire que cela n'a de sens de régionaliser une matière que si l'on pense pouvoir mieux faire. «Ce que nous faisons, nous devons le faire mieux» est donc la citation correcte de Gaston Geens. Je vous suis reconnaissant de nous aider à nous en souvenir.*

Je voudrais encore formuler une observation. Vous dites que beaucoup de ces recommandations contiennent des idées qui n'ont même pas besoin d'être formulées par le Sénat pour être reprises par les sociétés de transport public et vous vous référez notamment aux contrats de gestion. Vous avez lu la recommandation à ce sujet. Elle indique, mais vous ne l'avez pas souligné, que les contrats de gestion conclus entre les différentes autorités et leurs sociétés de transport public devraient être coordonnés et qu'ils devraient même être reliés les uns aux autres sur le plan chronologique.

J'illustrerai cela par un exemple. Bien sûr, les sociétés de transport public n'ont pas besoin du Sénat pour élaborer une politique en matière d'accessibilité pour les personnes ayant des difficultés de déplacement. Mais si les remèdes et les solutions sont différents dans chacun des contrats de gestion de ce pays et si les priorités ne sont pas les mêmes dans les différentes régions, il est tout à fait évident que la coordination est moins bonne que lorsque chacun peut voir le contrat de l'autre.

verloopt dan wanneer men naar elkaars beheersovereenkomsten kijkt.

We hebben in de hoorzittingen zowel aan de vertegenwoordigers van de NMBS als aan de vertegenwoordigers van de openbaarvervoermaatschappijen van de Gewesten gevraagd of ze naar elkaars beheersovereenkomsten kijken en of ze die op elkaar afstemmen. Het antwoord, diplomatisch of onvoorzichtig, was telkens neen. Eigenlijk kijken ze niet naar wat er in andermans beheersovereenkomst staat. Dat wil niet zeggen dat die mensen niet graag willen samenwerken, maar dat betekent wel dat wanneer de politiek en de openbaarvervoermaatschappijen iets concreets afspreken, in de vorm van een beheersovereenkomst, die soms vijf jaar het leven van zo'n maatschappij beïnvloedt, men niet kijkt naar hoe de anderen dat doen.

De echte zin van die aanbeveling die u citeert is: leg die overeenkomsten eens naast elkaar. Wanneer u aan het voorbereiden en aan het onderhandelen bent, zorg eens dat u de best practices van elkaar overneemt. Ik denk eerlijk gezegd dat dit een nuttige aanbeveling is, die de Senaat terecht formuleert.

De heer Jan Peumans (N-VA). – De vraag die we ons daarbij kunnen stellen is: gaan die maatschappijen of OV-bedrijven, zoals ik ze liever noem, nu beter met elkaar samenwerken door het feit dat de Senaat dit soort aanbevelingen maakt?

Die bedrijven beseffen dat zelf ook wel. Ik heb het voorbeeld gegeven van één van de beste lijnen in Vlaams-Brabant, namelijk die van Leuven naar Brussel. Eén van de mensen die toelichting zijn komen geven – als ik me niet vergis was het professor Macharis – heeft gezegd dat er op sommige van de invalswegen naar Brussel een bus van de MIVB naast een bus van De Lijn rijdt. Denkt u nu echt dat mensen op een bus die van Leuven naar Brussel rijdt, en die wellicht in Brussel-Noord moeten zijn, aan de rand van Brussel zullen overstappen op een bus van de MIVB om naar Brussel-Noord te rijden? Die bus rijdt gewoon door en als daar veel volk op zit, zowel op de MIVB-bus als op de De Lijn-bus, dan weet De Lijn ook wel dat dit goed is. Hetzelfde geldt voor de zogenaamde concurrentie tussen de trein en de bus van Leuven naar Brussel. Die zijn bestemd voor een ander publiek. De ene dienst is verbindend en de andere ontsluitend. Ik heb geen aanbeveling van de Senaat nodig om dat te snappen. Dat is niet nieuw, ik heb dat ook al duidelijk gezegd aan de commissievoorzitter en ik wil mijn collega's bedanken voor de constructieve discussie die we daarover gehad hebben.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Ik ben het eens met de heer Peumans dat wie goed bezig is, geen aanbevelingen van de Senaat nodig heeft, net zoals de beste of de braafste leerling van de klas geen klasreglement nodig heeft. Er zijn er echter ook anderen. Gelukkig maar, want anders zou het maar een saaie boel zijn! De openbaarvervoermaatschappijen kunnen dus van elkaar leren.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Daar ben ik het helemaal mee eens.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Vervolgens rijst de vraag waar het politieke debat kan worden gevoerd met al die

Lors des auditions, nous avons demandé tant aux représentants de la SNCB qu'à ceux des sociétés régionales de transport public s'ils lisaient leurs contrats de gestion respectifs et s'ils les coordonnaient. La réponse, diplomatique ou imprudente, a toujours été négative. En fait, ils ne lisent pas les contrats de gestion des autres.

Cela ne signifie pas que ces personnes ne veulent pas collaborer, mais que lorsque les politiques et les sociétés de transport public prennent ensemble une décision concrète sous la forme d'un contrat de gestion, qui influence parfois la vie de cette société pendant cinq ans, on ne regarde pas comment les autres font...

Le vrai sens de la recommandation que vous citez est le suivant: mettez ces contrats les uns à côté des autres. Lorsque vous en êtes au stade de la préparation et de la négociation, faites en sorte que l'un reprenne les meilleures pratiques de l'autre. Honnêtement, il s'agit d'une recommandation utile, formulée à juste titre par le Sénat.

M. Jan Peumans (N-VA). – La question que nous pouvons nous poser est la suivante: ces sociétés travailleront-elles mieux ensemble grâce au fait que le Sénat formule ce genre de recommandations?

Ces sociétés le comprennent également toutes seules. Je prendrai l'exemple de l'une des meilleures lignes du Brabant flamand, à savoir celle qui va de Louvain à Bruxelles. Une des personnes auditionnées, le professeur Macharis si je me souviens bien, a dit que sur certains accès à la capitale, on peut voir un bus de la STIB rouler à côté d'un bus de De Lijn. Pensez-vous vraiment que les personnes se trouvant dans un bus qui va de Louvain à Bruxelles et qui doivent peut-être descendre à Bruxelles-Nord vont changer de bus en périphérie pour s'y rendre? Ce bus continue simplement à rouler et s'il transporte beaucoup de personnes, que ce soit le bus de la STIB ou celui de De Lijn, c'est une bonne chose et De Lijn en est consciente. Cela vaut également pour la soi-disant concurrence existant entre le train et le bus de Louvain à Bruxelles. Ils sont destinés à des publics différents. Il s'agit, d'une part, d'un service de liaison et, d'autre part, d'un service de désenclavement. Je n'ai pas besoin d'une recommandation du Sénat pour comprendre cela. Ce n'est pas nouveau, je l'ai aussi clairement indiqué au président de la commission. Je remercie d'ailleurs mes collègues pour la discussion constructive que nous avons eue à ce sujet.

M. Bert Anciaux (sp.a). – Je suis d'accord avec M. Peumans que quiconque se comporte bien n'a pas besoin de recommandations du Sénat, tout comme le meilleur élève de la classe ou le plus sage n'a pas besoin de règlement de l'école. Cependant, il y en a aussi d'autres. Heureusement, parce que sinon, ce serait juste ennuyeux! Les sociétés de transport public peuvent donc apprendre les unes des autres.

M. Jan Peumans (N-VA). – Je suis entièrement d'accord avec vous.

M. Bert Anciaux (sp.a). – La question se pose dès lors de savoir où le débat politique peut avoir lieu avec tous les

partners – Vlamingen, Brusselaars, Walen en Duitstaligen – die de politieke verantwoordelijkheid voor die openbaarvervoermaatschappijen dragen. Dat kan voor dit complexe kluwen alleen hier, in de Senaat.

Geen haar op mijn hoofd denkt dat dit informatieverlag tot ook maar enige vorm van herfederalisering zal leiden. Zo lees ik het niet, zo leest mijn fractie het niet, zo leest niemand het, buiten de partijgenoten van de heer Peumans, maar ik ga er niet van uit dat zij een herfederalisering wensen.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Het hangt er uiteraard van af van welke fractie je deel uitmaakt.

Mevrouw Valérie De Bue (MR). – *Ik wil enkel twee elementen aanstippen.*

Het eerste is dat mevrouw Brouwers voorgesteld heeft om dit verslag op te stellen, precies omdat alle regeringen, zowel de federale als die van de deelgebieden, beter overleg over de integratie van het openbaar vervoer als aandachtspunt in hun regeerakkoord hebben opgenomen. Ik heb het Vlaams regeerakkoord erop nagelezen en ik vind dat het Vlaams Parlement daarin zelfs nog verder gaat dan de andere deelgebieden.

Nu hebben we een document met aanbevelingen waarmee die deelgebieden aan de slag kunnen. Mijnheer Peumans, u herinnert zich ongetwijfeld dat verschillende experts er duidelijk op gewezen hebben dat de maatregelen die getroffen kunnen worden om de efficiëntie van het openbaar vervoer te verbeteren, niets te maken hebben met de bevoegdheidsverdeling op welk niveau dan ook. Verschillende buitenlandse voorbeelden werden aangehaald, in het bijzonder uit landen waar deze materie nog meer geregionaliseerd is.

Ten tweede, verbaast het mij dat we tijd verspillen met institutionele bezwaren terwijl we het nog niet veel gehad hebben over de problemen van de reizigers. U was zelf op vele hoorzittingen aanwezig. U weet dat we lang geluisterd hebben naar de verenigingen van trein-, tram- en busgebruikers. Zij hebben een noodkreet laten horen en dat staat vermeld in het verslag. Er zijn vernietigende internationale rapporten over de mobiliteit in België. De reizigers vragen een tariefintegratie, een eengemaakte kaart, overstapknooppunten, enz. Die doelstellingen zijn verre van bereikt in België, in het bijzonder in sommige delen van het land. We moeten een objectieve kijk behouden op de conclusies van de hoorzittingen.

De heer Philippe Mahoux (PS). – *Mijnheer Peumans, uit wat u zegt, leid ik af dat u De Lijn zeer goed kent. Ik begrijp nu waarom de meerderheid van de commissieleden ons amendement heeft verworpen dat ertoe strekte rekening te houden met de mening van de reizigers en van de personeelsleden van de vervoermaatschappijen. Aangezien ons amendement werd verworpen, zoals mevrouw Lambelin daarstraks zei, kunnen we dit verslag niet goedkeuren.*

Mijnheer Peumans, ik waardeer uw inbreng, maar tegelijk stel ik vast dat telkens wanneer er in de Senaat een debat wordt gevoerd, sommige leden van uw fractie daaraan deelnemen terwijl de fractievoorzitter beweert dat daarover niet gepraat hoeft te worden in de Senaat. Het standpunt van

partenaires – flamands, bruxellois, wallons et germanophones – politiquement responsables des sociétés de transport public. Étant donné ce cadre complexe, le seul endroit possible est le Sénat.

Loin de moi l'idée que ce rapport d'information conduira à une quelconque forme de refédéralisation. Ce n'est pas mon interprétation, ni celle de mon groupe, ni celle de personne d'autre, à l'exception des membres du parti de M. Peumans, mais je n'en déduis pas qu'ils souhaitent une refédéralisation.

M. Jan Peumans (N-VA). – *Cela dépend bien entendu du groupe auquel vous appartenez.*

Mme Valérie De Bue (MR). – *J'aimerais juste vous rappeler deux éléments.*

Premièrement, si Mme Brouwers a proposé la réalisation de ce rapport, c'est notamment parce que tous les gouvernements – tant du fédéral que des entités fédérées – prévoient, dans leur accord de gouvernement, une meilleure concertation portant sur l'intégration des transports publics. Après avoir relu une partie de l'accord flamand, je trouve même qu'à cet égard, le Parlement flamand va encore plus loin que d'autres entités fédérées.

En l'occurrence, nous avons un document contenant des recommandations qui peuvent être utilisées par ces entités. Souvenez-vous, Monsieur Peumans, que divers experts ont bien expliqué que les mesures pouvant être mises en place pour améliorer l'efficacité des transports n'avaient rien à voir avec la répartition des compétences à quelque niveau que ce soit. On a cité plusieurs exemples étrangers, se rapportant particulièrement à des pays où la matière est beaucoup plus fédéralisée.

Deuxièmement, je m'étonne que l'on s'attarde sur les problèmes institutionnels plutôt que sur la problématique des usagers dont on n'a pas encore beaucoup parlé. Vous avez participé à un très grand nombre d'auditions. Vous vous souviendrez que nous avons auditionné longuement des associations d'usagers. Comme le précise le rapport, les usagers lancent un cri d'alarme. Il existe des rapports internationaux catastrophiques en ce qui concerne la mobilité en Belgique. Les usagers demandent plus d'efficacité, ils demandent une intégration tarifaire, un billet unique, des points de correspondance, etc. Or, il faut savoir que ces objectifs sont très loin d'être atteints en Belgique, particulièrement dans certaines zones du pays. Nous devons faire preuve d'objectivité quant aux conclusions des auditions réalisées.

M. Philippe Mahoux (PS). – *Monsieur Peumans, de votre intervention, j'ai cru comprendre que vous étiez un spécialiste de De Lijn. Cela dit, je sais à présent pourquoi la majorité de la commission a refusé notre amendement qui visait à prendre en compte l'opinion des usagers et des personnes travaillant dans les sociétés de transport. Notre amendement ayant été rejeté, Mme Lambelin l'a rappelé tout à l'heure, nous ne pouvons pas adhérer à ce rapport.*

Monsieur Peumans, j'apprécie la manière dont vous êtes intervenu mais en même temps, je constate que chaque fois que l'on discute dans ce Sénat, il y a à la fois une participation de certains membres de votre groupe et une déclaration de sa responsable disant qu'on ne veut pas en

uw fractie over de Senaat is duidelijk, maar het gaat niet op dat we telkens weer, na elk verslag dat is opgesteld, moeten verantwoorden waarom we daarmee bezig zijn.

Ten gronde stel ik vast dat het probleem van de mobiliteit wordt benaderd vanuit institutioneel oogpunt, terwijl het in dit verslag gaat over de mobiliteit, de reizigers en een coherent vervoersaanbod. Alle uiteenzettingen tot hiertoe, met uitzondering van de uwe, gaan dus over het institutionele aspect. Er was aanvankelijk nochtans, heel principieel, van uitgegaan dat het niet om een institutioneel dossier ging. Toch meende menigeen in dit verslag elementen van federalisering of defederalisering te bespeuren. Voor ons gaat het er erom oplossingen aan te reiken voor de mobiliteitsproblemen en respect op te brengen voor de reizigers. Wie denkt er nu dat de regionalisering van structuren als De Lijn, de MIVB of de TEC op de helling wordt gezet? Niemand. Maar men kan terecht wel vinden dat het voor de reiziger interessant zou zijn dat er voorzien wordt in goede aansluitingen tussen die structuren, en niet enkel tussen de drie bedrijven die busvervoer aanbieden, maar ook tussen hen en de NMBS. Ik vraag enkel dat we zouden terugkeren naar dat debat, namelijk het onderwerp van het voorliggend informatieverlag. Als we hier systematisch blijven doorbomen over de institutionele aspecten, kunnen we geen degelijk werk doen.

De heer Jean-Paul Wahl (MR). – *Ik geef toe dat ik tot vandaag het standpunt van de PS-fractie tegenover dit verslag niet goed begreep. Nu ik de heer Mahoux gehoord heb, kan ik niet meer zeggen dat ik iets niet goed begrepen had, maar veeleer dat ik er totaal niets meer van snap!*

De heer Philippe Mahoux (PS). – *Mevrouw Lambelin heeft de voorstellen die we gedaan hebben en die verworpen werden, duidelijk toegelicht. We hebben gevraagd om rekening te houden met diverse elementen die van belang zijn voor de reizigers. Het ging onder meer over het behoud van de Waalse Thalys en over een aantal internationale verbindingen, met name lijn 161, die van fundamenteel belang is, mijnheer Wahl. We hebben gevraagd om rekening te houden met de mobiliteit van plattelandsbewoners, die ons allen aangaat. We hebben gevraagd om rekening te houden met de mening van de personeelsleden van de vervoerbedrijven. Al onze amendementen in die zin zijn verworpen, terwijl het evident is dat het om kernvragen gaat die rechtstreeks van invloed zijn voor de reizigers.*

Ik kan maar herhalen wat mevrouw Lambelin heeft gezegd, maar het lijkt me duidelijk en het is bepalend voor het standpunt dat we zullen innemen tegenover dit verslag.

Mevrouw Anne Lambelin (PS). – *Ik wil aan de heer Wahl zeggen dat onze fractie is ingegaan op de positieve punten van het verslag. We hebben daaraan onze steun verleend toen er over elke aanbeveling afzonderlijk werd gestemd. Anderzijds vonden we dat we sommige aanbevelingen niet konden aanvaarden. Ik herhaal dat amendementen dan weer niet door de meerderheid werden aanvaard. Was u vaker naar de commissie gekomen, mijnheer Wahl, dan had u mijn standpunt misschien beter kunnen begrijpen.*

discuter au Sénat. La position de votre groupe sur le Sénat est claire mais on ne peut pas perpétuellement, alors qu'un rapport a été élaboré, devoir légitimer le travail que l'on est en train d'accomplir.

Sur le fond, je constate depuis le début de séance, que le problème de la mobilité est abordé sous l'angle institutionnel, alors que l'objet de ce rapport concerne la mobilité, les usagers et la cohérence entre les différentes offres de mobilité. J'entends, Monsieur Peumans, je le répète, que jusqu'à présent toutes les interventions, la vôtre exceptée, sont de nature institutionnelle, alors que ce dossier, disait-on, n'était pas un dossier institutionnel, grande déclaration de principe. Que ceux qui voient dans un rapport un élément de fédéralisation ou de défédéralisation le disent, soit, cela a d'ailleurs été fait. Mais pour nous, il s'agit clairement d'essayer d'apporter des solutions aux problèmes de mobilité et de respecter les usagers. Qui va considérer que l'on remet en question la défédéralisation de structures comme De Lijn, la STIB ou le TEC? Personne ne le fera. Mais on pourrait légitimement trouver intéressant pour l'utilisateur que des connexions sérieuses soient établies entre ces structures, non seulement entre les trois structures assurant le transport par bus, mais également entre celles-ci et la SNCB. Je demande simplement que l'on en revienne à ce débat-là, à savoir l'objectif visé par le rapport que nous traitons. Si nous continuons à discuter ici systématiquement des problèmes institutionnels, nous ne pourrions plus travailler efficacement.

M. Jean-Paul Wahl (MR). – Je dois reconnaître que je n'avais pas très bien compris, jusqu'à présent, la position qu'adoptait le groupe PS sur ce rapport. Après l'intervention de M. Mahoux, ce n'est pas que je n'aie pas très bien compris, c'est plutôt que je ne comprends plus rien du tout!

M. Philippe Mahoux (PS). – Mme Lambelin a expliqué clairement les demandes que nous avons formulées et qui ont été refusées. On a demandé de prendre en compte divers éléments qui concernent, géographiquement parlant, les usagers. On a évoqué le fait de défendre le Thalys wallon, ainsi que la problématique des liaisons internationales, c'est-à-dire, Monsieur Wahl, la ligne 161, par exemple, qui est tout à fait fondamentale. On a demandé d'inscrire la prise en compte de la problématique rurale, qui devrait tous nous concerner. On a demandé que l'on puisse tenir compte de l'avis des travailleurs des structures qui s'occupent de transport. Tous nos amendements dans ce sens ont été refusés, alors qu'à l'évidence, il s'agit de problèmes fondamentaux touchant directement les usagers.

Je ne peux que répéter ce qu'a dit Mme Lambelin, mais cela me paraît clair et détermine la position que nous adopterons sur le présent rapport.

Mme Anne Lambelin (PS). – Je voudrais dire à M. Wahl que mon groupe a relevé les éléments positifs figurant dans le rapport. Nous nous sommes d'ailleurs prononcés favorablement à leur sujet quand nous avons voté les recommandations une par une. Par contre, nous avons estimé que nous ne pouvions pas accepter certaines autres recommandations. Je répète également que des amendements n'ont pas été acceptés par la majorité. Si vous étiez venu plus souvent en commission, Monsieur Wahl, vous auriez peut-être mieux compris ma position.

De heer Philippe Henry (Ecolo). – *Ik wou enkel aan de heer Mahoux zeggen dat ik begrijp waar het de heer Wahl om te doen is, want de vraag is niet wat iedereen nog aan het verslag wou toevoegen of op welke punten we anders gestemd hebben. De vraag is wel of u denkt dat dit informatieverlag dan geen enkel voordeel inhoudt voor de reizigers. Indien u, integendeel, denkt dat het van enig belang is dat in de Senaat, als Belgische federale ontmoetingsplaats voor alle deelgebieden, gezamenlijk een reeks aanbevelingen worden aangenomen, dan zou u er beter aan doen dit verslag goed te keuren.*

De heer Philippe Mahoux (PS). – *Mijnheer Henry, het probleem is dat een verslag wel positieve punten kan bevatten, maar dat het ook kan voorbijgaan aan fundamentele elementen. In dit geval ontbreken er aspecten die fundamenteel zijn, voornamelijk met betrekking tot het Brussels Gewest en het GEN, maar ook met betrekking tot de landelijke gebieden. Er werd met name verwezen naar verschillen in bevolkingsdichtheid en ruimtelijke ordening. Sommige streken zijn landelijker dan andere en die bevinden zich inderdaad in het zuiden van het land. Er is ook gesproken over aansluitingen en internationale verbindingen, waaronder de lijn Brussel-Namen-Luxemburg-Bazel, die er compleet verwaarloosd bij ligt.*

Omdat die fundamentele elementen niet in het verslag zijn opgenomen, is onze onthouding helemaal verantwoord.

De heer Jan Peumans (N-VA). – *Ik dank de heer Mahoux voor zijn heel duidelijke boodschap, maar ik wil daarop het volgende zeggen. Ik spreek hier alleen over onderwerpen waar ik verstand van heb, en de regionalisering heeft de regionale vervoermaatschappijen TEC, MIVB en De Lijn, wel degelijk een nieuw elan gegeven. Ze zijn nog te duur – maar dat is een andere discussie – maar ze zijn wel op een andere manier gaan functioneren. Ze zijn veel commerciëler gaan denken en houden meer rekening met de wensen van de klant. Op een bepaald moment zijn ze omgeslagen van een vraagmodel naar een aanbodmodel, maar dat was een politieke keuze en daar stappen ze nu weer van af. Wij hebben gezegd dat er overleg moet zijn tussen de openbaarvervoerbedrijven en tussen de politiek verantwoordelijken. Dat was trouwens ook de reden voor onze amendementen.*

Ik sluit af met dank voor het feit dat hier naar aanleiding van een informatieverlag toch een debat is ontstaan. Dat is altijd nuttig. Als voorzitter van het Vlaams Parlement moet ik altijd zwijgen en hier heb ik nu eens eindelijk mijn hart kunnen ophalen. Dat is natuurlijk ook belangrijk. Het onderwerp interesseert me trouwens bijzonder, net zoals ik ook het informatieverlag over armoede heb gevolgd. Over het openbaar vervoer heeft onze fractie een heel eigen opvatting en ik heb onze argumenten ook uiteengezet.

Ik sluit af met de laatste aanbeveling van het verslag: “De Senaat beveelt aan dat de regeringen binnen het jaar rapporteren welke aanbevelingen van het informatieverlag ze al dan niet hebben geïmplementeerd of wensen te implementeren.” Het behoort toch niet tot de taken van de Senaat om de regeringen van dit land ter verantwoording te roepen!

M. Philippe Henry (Ecolo). – *Je voulais simplement dire à M. Mahoux que je comprends l’intervention de M. Wahl, car la question n’est pas de savoir ce que chacun aurait voulu encore ajouter dans le rapport ou de savoir sur quel point nous avons voté différemment. La question qui se pose est de savoir si vous estimez que, pour les usagers, ce rapport présentera une moins-value. Si vous estimez, au contraire, que le fait que le Sénat, en tant que lieu de fédéralisme belge, regroupant les différentes entités, vote collectivement une série de recommandations, présente un intérêt, alors, il est préférable de voter le rapport.*

M. Philippe Mahoux (PS). – *Le problème, Monsieur Henry, c’est qu’un rapport peut effectivement contenir des éléments positifs, mais peut passer sous silence des éléments fondamentaux. En l’occurrence, il manque des aspects fondamentaux concernant principalement la Région bruxelloise, avec la question du RER par exemple, mais aussi les régions rurales. On a notamment évoqué des différences en termes de démographie et d’aménagement du territoire. Certaines régions sont plus rurales que d’autres, et celles-ci se trouvent effectivement au sud du pays. On a également évoqué les connexions et les liaisons internationales, entre autres la liaison Bruxelles-Namur-Luxembourg-Bâle qui se trouve complètement abandonnée.*

Le fait que ces éléments tout à fait fondamentaux ne figurent pas dans le rapport justifie pleinement que nous nous abstenions.

M. Jan Peumans (N-VA). – *Je remercie M. Mahoux pour son message très clair, mais je voudrais lui répondre. Je ne parle ici que de sujets que je connais, et la régionalisation a certainement donné un nouvel élan aux sociétés régionales de transport TEC, STIB et De Lijn. Elles sont encore trop chères – c’est un autre débat – mais elles se sont mises à fonctionner d’une manière différente. Elles ont adopté un mode de pensée bien plus commercial et prennent davantage en compte les souhaits du client. Elles sont, à un moment donné, passées d’un modèle de demande à un modèle d’offre, mais ce fut un choix politique et elles s’en éloignent à nouveau. Nous avons dit que les sociétés de transport public et les décideurs politiques devaient se concerter. C’est d’ailleurs aussi la raison pour laquelle nous avons déposé des amendements.*

Je me réjouis qu’un débat ait eu lieu, ici, à propos d’un rapport d’information. C’est toujours utile. En tant que président du Parlement flamand, je dois toujours me taire. Ici, j’ai enfin pu m’en donner à cœur joie. Bien entendu, c’est également important. Le sujet m’intéresse d’ailleurs particulièrement, tout comme j’ai aussi suivi le rapport d’information sur la pauvreté. Notre groupe a sa propre opinion au sujet des transports en commun et j’ai également exposé nos arguments.

Je terminerai avec la recommandation finale du rapport: «Le Sénat recommande que les gouvernements rapportent dans l’année quelles recommandations du rapport d’information ils ont ou non appliquées ou souhaitent appliquer».

Il n’appartient quand même pas au Sénat d’appeler les gouvernements de ce pays à faire rapport!

Je voudrais formuler une dernière remarque, non en tant que sénateur, mais en tant que président du Parlement flamand. Que feront les différents Parlements de ce rapport? C’est une

Een laatste opmerking wil ik maken niet als senator, maar als voorzitter van het Vlaams Parlement. Wat doen de respectieve parlementen eigenlijk met dit verslag? Het is een heel interessant werkstuk, met al die experts, om bij mij in de bibliotheek te zetten. Ik moest de Senaat vragen het verslag naar ons parlement te sturen, maar tot nog toe heb ik van niemand een aanvraag gekregen om het ook op een of andere manier ter sprake te brengen. U wil dat dit een vervolg krijgt, dat er een debat over ontstaat. Ook de heer Anciaux zei dat. Wel, tot nog toe is dat in de Vlaamse commissie voor Openbare Werken nog niet gebeurd. De vraag is dan ook wat de meerwaarde van dit verslag is. Uiteindelijk zijn het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering verstandig en wijs genoeg om ook zonder deze aanbevelingen te doen wat ze moeten doen.

Mevrouw Olga Zrihen (PS). – *Ter informatie van de heer Peumans, wil ik verduidelijken dat die verslagen uiteraard aan het Waals Parlement worden overgezonden, dat ze naar de bevoegde commissies worden gestuurd en dat daarover een debat wordt gehouden. Dat was al het geval voor het verslag over de omzetting van het EU-recht en van de verslagen over vrouwenrechten en over kinderarmoede. Ook het voorliggend verslag zal er worden bestudeerd.*

We hebben beslist om dit informatieverslag op te stellen, een stand van zaken op te maken, voorstellen en aanbevelingen te formuleren, precies met als doel het raderwerk te smeren, omdat we met dit werkstuk een verbetering van de situatie in heel het land beogen. Het is dus een initiatief waar het Vlaams Parlement misschien mee aan de slag kan gaan.

De heer Rik Daems (Open Vld). – Ik spreek de voorzitter van het Vlaams Parlement niet graag tegen. We komen immers goed overeen en we werken goed samen.

De commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking, Toerisme en Onroerend Erfgoed van het Vlaams Parlement heeft onder meer het informatieverslag over de omzetting van het recht van de Europese Unie in Belgisch recht op haar agenda geplaatst en in haar werkzaamheden geïntegreerd teneinde de Europese richtlijnen op het Vlaamse beleidsniveau sneller om te zetten.

Ik ben het met de voorzitter van het Vlaams Parlement volstrekt eens dat we meer zouden kunnen doen.

De heer Steven Vanackere (CD&V). – De voorzitter van het Vlaams Parlement legt de vinger op de wond. Het daarnet geciteerde voorbeeld is treffend: België heeft als stichtend lid van de Europese Unie de twijfelachtige eer één van de landen te zijn met het hoogste aantal inbreukprocedures van de Europese Commissie op zijn actief, met tevens een relatief slecht saldo inzake de omzetting van Europees recht naar Belgisch recht. Vorig jaar heeft de Senaat daarover een reeks van 64 aanbevelingen geformuleerd. Ik dank overigens de collega's die deze problematiek in de deelparlementen ter sprake brachten. Nu blijkt echter dat er bij de uitvoering van deze aanbevelingen niet bijzonder veel enthousiasme aan de dag werd gelegd. Binnenkort wordt een nieuw scorebord bekendgemaakt en jammer genoeg zullen we moeten vaststellen dat ons land er op het vlak van de omzetting van Europees recht het afgelopen jaar op achteruit is gaan. De

pièce très intéressante à mettre dans ma bibliothèque. Je devais demander au Sénat d'envoyer le rapport à notre Parlement, mais jusqu'à présent, je n'ai reçu aucune demande de débat à ce sujet. Comme M. Anciaux, vous voulez qu'il y ait une suite, que le rapport soit débattu. Eh bien, jusqu'à présent, il ne l'a pas encore été en commission flamande des Travaux publics. La question de la plus-value de ce rapport se pose donc. En fin de compte, le Parlement et le gouvernement flamands sont suffisamment sensés et sages pour faire ce qu'ils doivent faire, même sans ces recommandations.

Mme Olga Zrihen (PS). – Pour la bonne information de M. Peumans, je voudrais préciser que les rapports en question partent bien évidemment au Parlement wallon, qu'ils sont adressés aux commissions compétentes et qu'un véritable débat a lieu. Cela a été le cas pour le rapport relatif au volet européen, comme pour celui sur les droits des femmes ou encore celui sur la pauvreté. Le rapport dont nous sommes en train de débattre sera bien entendu également examiné.

Si nous avons décidé de faire ce travail, qui est un travail d'état des lieux, de propositions et de recommandations, c'est bien pour mettre un peu d'huile dans les rouages, pour présenter un travail efficace avec la volonté de faire en sorte que les choses aillent pour un mieux dans l'ensemble de notre pays. C'est donc une initiative que le Parlement flamand pourrait peut-être prendre à son actif.

M. Rik Daems (Open Vld). – *Je n'aime pas contredire le président du Parlement flamand. Nous nous accordons bien et nous collaborons bien.*

La commission de la Politique extérieure, des Affaires européennes, de la Coopération internationale, du Tourisme et du Patrimoine immobilier du Parlement flamand a inscrit à son ordre du jour, entre autres, le rapport d'information sur la transposition du droit de l'Union européenne en droit belge et l'a intégré à ses travaux afin de transposer plus rapidement les directives européennes au niveau flamand.

Je suis tout à fait d'accord avec le président du Parlement flamand sur le fait que nous devrions pouvoir faire davantage.

M. Steven Vanackere (CD&V). – *Le président du Parlement flamand a mis le doigt sur le problème. L'exemple qui vient d'être cité est éloquent: en tant que membre fondateur de l'Union européenne, la Belgique a le privilège douteux d'être un des pays ayant à son actif le nombre le plus élevé de procédures d'infraction de la Commission européenne, avec en outre un solde relativement mauvais en matière de transposition du droit européen en droit belge. L'année dernière, le Sénat a formulé une série de 64 recommandations à ce sujet. Je remercie d'ailleurs les collègues qui ont évoqué cette question au sein des parlements des entités fédérées. Il apparaît toutefois que la mise en œuvre de ces recommandations n'a pas soulevé un grand enthousiasme. Bientôt, sera publié un nouveau palmarès et nous devons malheureusement constater que l'année dernière, notre pays a pris du retard dans la transposition du droit européen. Le*

Senaat moet zich hierover bezinnen en met nog meer aandring de andere parlementen en regeringen duidelijk maken dat onze informatierapporten ertoe moeten leiden dat de zaken vooruit worden geholpen, en dat ze geen terechtwijzing inhouden. Als het onze ambitie zou zijn om de betweter te spelen, zoeken we beter een ander beroep. Het is wel degelijk de bedoeling om in deze omgeving van gedachten te wisselen met politiek verantwoordelijken, die met elkaar in dialoog gaan en in staat zijn om aanbevelingen te formuleren, zelfs al zijn sommige aanbevelingen vrij evident. Toch is deze plechtige manier van dialoog van groot belang, met zoveel mogelijk ondersteuning van politieke fracties die in staat zijn hun stem mee te geven in het debat, zelfs al haalden ze niet op alle punten gelijk. Dit valt te verkiezen boven een onthouding, waardoor er geen impetus wordt gegeven aan de aanbeveling.

Als commissievoorzitter was ik bijzonder trots op het rapport met de 64 verstandige aanbevelingen met betrekking tot de omzetting van het Europees recht. Binnenkort zullen we de analyse maken van de uitvoering van deze aanbevelingen, en ik vrees dat ik zal moeten vaststellen dat er beschamend weinig werd verricht. Ik ben van mening dat wij allen zullen moeten nadenken over een manier om de kwaliteit van ons werk te garanderen, maar ook om ervoor te zorgen dat er meer naar ons wordt geluisterd. Eén ding is duidelijk: hoe er naar ons wordt geluisterd, heeft te maken met de manier waarop wij spreken. Als wij ons hier kibbelend, met halfslachtige argumenten en niet met volle overtuiging scharen achter de informatieverlagen, hoeft het ons niet te verbazen dat men elders ook een relativerend oordeel uitbrengt.

Ik heb het verslag van de bespreking in het Vlaams Parlement gelezen, en zonder wie dan ook te citeren, kon men de twijfel over het nut van de aanbevelingen horen, net zoals dat hier werd naar voren gebracht. Enkel wanneer we in staat zijn ons eigen werk ernstig te nemen, niet met de bedoeling anderen de les te spellen, maar wel met de overtuiging een bijdrage te leveren tot het politieke debat, zullen andere mensen met meer aandacht naar ons luisteren.

De heer Jan Van Esbroeck (N-VA). – Voorzitter, ik had al even het woord gevraagd. Wij hebben dat informatieverlag niet besproken in de commissie voor Buitenlands Beleid in het Vlaams Parlement. Het is niet omdat iemand naar het informatieverlag verwijst, dat we dat bespreken. Voor alle duidelijkheid: het is niet besproken in de commissie voor Buitenlands Beleid. Het heeft nooit op de agenda gestaan.

De heer Rik Daems (Open Vld). – Over het geslacht van de engelen kunnen we natuurlijk lang debatteren. Het verslag van de Senaat is wel degelijk ter sprake gekomen. Het is ook inhoudelijk besproken. Hebben we het formeel geagendeerd als een apart punt? Neen. Hebben we het formeel besproken, is het opgenomen in het verslag, zijn er elementen overgenomen? Ja. Op dat vlak wil ik de heer Vanackere tegenspreken. Op het scorebord van de omzetting van Europese richtlijnen zijn we er misschien wel op achteruitgegaan, maar, collega's van de N-VA, dankzij de elementen uit het verslag van de Senaat, zijn we er wel in geslaagd om in Vlaanderen vooruitgang te boeken op het vlak van de omzetting van de richtlijnen. Dat is de realiteit, en dat hebben we te danken aan het feit dat we nauw samenwerken

Sénat devra y réfléchir et signaler clairement aux autres parlements et gouvernements, avec davantage d'insistance encore, que nos rapports d'information doivent permettre de faire avancer les choses et qu'ils ne contiennent aucun rappel à l'ordre. Si notre ambition était de donner des leçons, nous chercherions un autre emploi. L'intention était bel et bien d'avoir un échange de vues avec des responsables politiques qui dialoguent entre eux et sont en mesure de formuler des recommandations, même si certaines sont relativement évidentes. Cette manière solennelle de dialoguer est d'une grande importance, avec un soutien maximum de groupes politiques qui sont en mesure d'apporter leur voix au débat même s'ils n'ont pas obtenu gain de cause sur tous les points. C'est préférable à une abstention qui ne donne pas d'élan à la recommandation.

En tant que président de la commission, j'étais particulièrement fier du rapport contenant 64 recommandations judicieuses relatives à la transposition du droit européen. Bientôt, nous ferons l'analyse de la mise en œuvre de ces recommandations et je devrai, je le crains, constater qu'un nombre ridiculement faible d'entre elles a été exécuté. Je pense que nous devons réfléchir à une manière de garantir la qualité de notre travail mais également faire en sorte que l'on nous écoute davantage. Une chose est claire: la façon dont on nous écoute est liée à la manière dont nous parlons. Si nous n'adhérons pas pleinement, avec conviction aux rapports d'information, ne nous étonnons pas que d'autres émettent un avis mitigé à cet égard.

J'ai lu le rapport des discussions qui ont eu lieu au Parlement flamand, et sans citer qui que ce soit, j'ai perçu le doute qui en ressortait sur l'utilité des recommandations, comme cela a été mis en avant dans cette assemblée. Ce n'est que lorsque nous serons en mesure de prendre au sérieux notre propre travail, sans vouloir faire la leçon aux autres mais persuadés de contribuer au débat politique, que d'autres personnes nous écouteront de manière plus attentive.

M. Jan Van Esbroeck (N-VA). – *Madame la présidente, nous n'avons pas discuté ce rapport d'information en commission de la Politique extérieure du Parlement flamand. Ce n'est pas parce que quelqu'un se réfère au rapport d'information que nous en discutons. Je serai clair: ce rapport n'a pas été discuté en commission de la Politique extérieure. Il n'a jamais figuré à l'ordre du jour.*

M. Rik Daems (Open Vld). – *Nous pourrions discuter longtemps du sexe des anges. On a parlé du rapport du Sénat et on a débattu de son contenu. Figurait-il comme point spécifique à l'ordre du jour? Non. En avons-nous parlé formellement, est-il mentionné au compte rendu, nous sommes-nous accordés sur certains éléments? Oui. Sur ce point, je dois contredire M. Vanackere. Si nous avons peut-être reculé dans le palmarès, la Flandre est parvenue, chers collègues de la N-VA, à avancer dans la transposition des directives européennes grâce aux éléments contenus dans le rapport du Sénat. Telle est la réalité, et nous devons à cet égard saluer l'étroite collaboration avec le gouvernement flamand et sa représentante auprès de l'Union européenne, Mme Julie Bynens. Nous utilisons vraiment tout ce qui nous*

met de Vlaamse regering en met onze vertegenwoordiger in de Europese Unie, mevrouw Julie Bynens en dat we wel degelijk gebruik maken van alle elementen die aan bod kunnen komen om die omzetting te verbeteren. Een van die elementen is het verslag dat in de Senaat is gemaakt.

De heer Jan Van Esbroeck (N-VA). – Het laatste wat de heer Daems zegt, is correct. De Vlaamse regering en mevrouw Julie Bynens leveren gigantisch goed werk, maar dat heeft niets, maar dan ook niets met het informatieverslag van de Senaat te maken.

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – Ik ben blij dat collega Peumans afrondt met aanbeveling 25. Ik was dat ook van plan. Ik heb die aanbeveling zelf in de commissie helemaal op het einde ingediend. Inderdaad, daarin wordt de federale en de regionale overheden gevraagd om binnen het jaar te rapporteren. Ik herinner me dat daarover in de commissie al heel wat trammelant is ontstaan. Het is een interessante aanbeveling. Deze commissie heeft ervoor gekozen om geen honderden, maar 25 goed gekozen, relevante aanbevelingen te doen, waarvan ik hoop dat ze geen stof zullen vergaren in een of andere kast. Vandaar aanbeveling 25, die luidt dat de federale en de regionale regeringen binnen het jaar rapporteren over wat ze al dan niet hebben geïmplementeerd.

Voor de federale regering is dat eigenlijk geen probleem. De Senaat kan deze 25 aanbevelingen omzetten in een resolutie die dan als aanbevelingen gelden voor de federale regering, die bereid is daarmee rekening te houden. Dat blijkt uit een antwoord van minister van Buitenlandse zaken Didier Reynders op een schriftelijke vraag van mezelf. Als we hier dus een resolutie met die 25 aanbevelingen aannemen, dan moet er gereageerd worden en de regering is daartoe ook bereid. We zijn uiteindelijk nog altijd een federale Kamer.

Ik hoop ook dat de collega's- deelstaatsenatoren zich bewust zijn van deze interessante bevoegdheid die ze hebben, namelijk een resolutie indienen als Vlaams, Waals, Brussels, Franstalig of Duitstalig parlementslid, om daarmee een oproep te doen aan de Belgische federale regering: een unieke bevoegdheid waarvan ik nog altijd niet snap dat de heer Peumans ze, samen met de Senaat, wil afvoeren.

De regionale regeringen zijn uiteraard niet gehouden aan een resolutie van een federale Kamer. Zelf ben ik gecoöpteerd senator, ik heb dus geen zitting in het Vlaams Parlement. Daarom zou ik de vijftig collega's- deelstaatsenatoren willen vragen deze aanbevelingen in een resolutie in te dienen in hun respectieve gewestparlementen. Op die manier zijn de deelstaatregeringen verplicht om een jaarlijkse evaluatie te maken. Of ze dan komen rapporteren in de Senaat, dan wel in de respectieve deelstaatparlementen, is, wat mij betreft, van ondergeschikt belang.

De heer Philippe Mahoux (PS). – Een of twee keer per jaar buigen we ons over de omzetting van Europese richtlijnen in Belgisch recht. Sinds een paar jaar geeft minister Reynders trouwens een stand van zaken op dat vlak aan de Senaat en aan het Adviescomité voor de Europese aangelegenheden. Veel richtlijnen zijn al omgezet, maar veel andere nog niet. Hoe dan ook hebben we er aandacht voor.

Het gaat daarbij niet enkel over Europese richtlijnen maar ook over verdragen van de Raad van Europa. We hebben

permet d'améliorer cette transposition, notamment le rapport établi par le Sénat.

M. Jan Van Esbroeck (N-VA). – *Je confirme les propos de M. Daems: le gouvernement flamand et Mme Julie Bynens font un excellent travail, mais cela n'a strictement rien à voir avec le rapport d'information du Sénat.*

M. Lode Vereeck (Open Vld). – *Je me réjouis que M. Peumans termine son intervention en parlant de la recommandation 25 que j'ai proposée en commission au tout dernier moment. Cette recommandation demande aux autorités fédérale et régionales de faire rapport dans l'année. Elle a suscité du raffut en commission. Celle-ci a choisi de formuler non pas des centaines mais 25 recommandations bien pensées et pertinentes qui, je l'espère, n'accumuleront pas la poussière dans une armoire ailleurs. C'est la raison pour laquelle la recommandation 25 est libellée comme suit: «Le Sénat recommande que les gouvernements rapportent dans l'année quelles recommandations du rapport d'information ils ont ou non appliquées ou souhaitent appliquer».*

Ce n'est en fait pas un problème pour le gouvernement fédéral. Le Sénat peut traduire ces 25 recommandations dans une résolution à l'adresse du gouvernement fédéral, lequel est disposé à en tenir compte. C'est en tout cas ce qui ressort de la réponse donnée par le ministre des Affaires étrangères, Didier Reynders, à une de mes questions écrites. Finalement, nous sommes toujours bien une chambre fédérale.

J'espère que nos collègues, sénateurs des entités fédérées, sont bien conscients de cette intéressante compétence qu'ils possèdent: en déposant une résolution, un membre du Parlement flamand, du Parlement de Wallonie, du Parlement bruxellois, du Parlement de la Communauté française ou germanophone peut adresser un appel au gouvernement fédéral. Je ne comprends pas que M. Peumans veuille supprimer cette compétence unique en même temps que le Sénat.

Les gouvernements régionaux ne sont en effet pas tenus par une résolution d'une chambre fédérale. Je suis sénateur coopté et ne siège donc pas au Parlement flamand. C'est pourquoi je demande à mes collègues sénateurs des entités fédérées de traduire ces recommandations en une résolution qu'ils déposeront dans leurs parlements respectifs. Les gouvernements des entités fédérées seront ainsi tenus de procéder à une évaluation annuelle. Que celle-ci se fasse au Sénat ou dans chacun des parlements des entités fédérées m'importe peu.

M. Philippe Mahoux (PS). – Chaque année, une à deux fois par an, nous nous penchons sur la transposition en droit belge des directives européennes. D'ailleurs, depuis un certain nombre d'années, le ministre Reynders présente un état des lieux de la situation au Sénat et au Comité d'avis des questions européennes. Si un grand nombre de directives ont été déjà été transposées, ce n'est pas le cas pour beaucoup d'autres. Quoi qu'il en soit, nous sommes attentifs à cette question.

trouwens net een vergadering van die Raad bijgewoond en we hebben vastgesteld dat een verdrag, hoewel het ondertekend was, niet geratificeerd werd. Dat voorbeeld toont hoe belangrijk het is om de situatie nauwgezet op te volgen. De minister heeft er trouwens mee ingestemd om vóór eind september naar hier te komen om een stand van zaken te geven.

Men kan zich inderdaad, zoals de heer Peumans doet, vragen stellen bij het belang van parlementaire resoluties van, maar dat geldt evengoed voor andere assemblees als voor de Senaat.

Ik onderstreep niettemin de systematische en interessante acties van de parlementaire vergadering van de Raad van Europa, die zowel resoluties als aanbevelingen uitbrengt. De aanbevelingen worden regelmatig naar het Ministercomité gestuurd, dat er antwoorden op moet geven. Die antwoorden worden dan systematisch onderzocht door het parlement. Op een gegeven ogenblik moet iedereen blijk geven van goede wil om de inwerkingtredingsvoorwaarden van de aanbevelingen te bepalen. Ik vind dat systeem niet slecht.

De heer Rik Daems (Open Vld). – Collega Mahoux vermeldt de Raad van Europa. Eigenlijk is het een ietwat vergelijkbare situatie.

Wanneer een bepaalde assemblee een rapport maakt dat interessante elementen kan bevatten, waarom zou men er dan niets mee doen? Dat is de stelling van de voorzitter van het Vlaams Parlement. Ik denk dat ik het zo toch juist begrepen heb.

Wat de Raad van Europa betreft, hebben we enkele weken geleden een afspraak gemaakt. We hebben daar een heel zwaar debat over terrorisme gevoerd. Op een haar na werd België daar uitgeroepen tot een *failed state*. Als Belgisch delegatieleider geef ik hier mee dat we in de Raad van Europa een stemming hebben overleefd met dertien tegen twaalf, anders had de Raad van Europa België in het monitoringcomité opgenomen als een *failed state*. Als we denken dat andere assemblees geen impact hebben, vergissen we ons.

Eén van de engagementen die ik toen als Belgisch delegatieleider ben aangegaan, bestond erin de resolutie van toen in het *urgent debate* naar de Senaat te brengen. Dat is in voorbereiding. Ze zal hier op de letter worden ingediend.

Ik begrijp de gevoeligheden van de collega's van de N-VA. Iedereen heeft zijn politieke mening, zij zijn geen voorstander van de Senaat. U bent er wel, dus heb ik er respect voor dat u tenminste hier bent. De vraag blijft evenwel – en dat is een vraag voor uw Bureau, mevrouw de voorzitter – wat we nu zullen doen met het werk dat we hier verrichten. Kunnen we niet nadenken hoe we nadien op een structurele manier omgaan met het werk dat hier wordt geleverd? Ik heb op een minder formalistische manier geprobeerd om dat te introduceren, wat tot een meningsverschil heeft geleid met de collega's in Vlaanderen. Ik heb het niet formeel gedaan omdat ik de collega's niet voor het hoofd wilde stoten. We hadden er

Il ne s'agit pas uniquement en l'espèce de directives européennes mais aussi de conventions du Conseil de l'Europe. Nous venons d'ailleurs d'assister à une réunion au niveau de ce Conseil et nous avons constaté qu'une convention, bien qu'ayant été signée, n'a pas été ratifiée. Cet exemple montre à quel point il est important de suivre la situation de près.

Le ministre a d'ailleurs accepté de venir ici à la fin du mois de septembre afin de présenter un bilan de la situation.

À l'instar de M. Peumans, on peut effectivement s'interroger sur le poids des résolutions des assemblées parlementaires mais je pense que cela vaut pour le Sénat comme pour toutes les assemblées.

Je souligne néanmoins la démarche systématique et intéressante au niveau de l'assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, qui émet à la fois des résolutions et des recommandations. Les recommandations sont envoyées au Conseil des ministres sur une base régulière, à charge pour ce dernier d'y apporter des réponses. Celles-ci sont alors examinées de manière systématique par l'assemblée. Il faut à un moment donné que les uns et les autres fassent preuve de bonne volonté pour fixer les modalités de mise en œuvre des recommandations. Je trouve que le système n'est pas mauvais.

M. Rik Daems (Open Vld). – M. Mahoux évoque le Conseil de l'Europe. La situation est assez comparable.

Lorsqu'une assemblée produit un rapport contenant des idées intéressantes, pourquoi n'en tirerait-on pas parti? C'est, si j'ai bien compris, la position du président du Parlement flamand.

Quant au Conseil de l'Europe, où je dirige la délégation belge, il a été, voici quelques semaines, le théâtre d'un débat très intense sur le terrorisme au terme duquel la Belgique a bien failli être qualifiée d'État défaillant au comité de monitoring. Il ne faut donc pas penser que les autres assemblées n'ont aucune incidence sur nous.

En tant que chef de la délégation belge, j'ai alors pris l'engagement de déposer au Sénat la résolution ayant fait l'objet d'un débat d'urgence au Conseil de l'Europe. Le texte est en préparation et reprendra mot pour mot la résolution.

Je comprends les sensibilités des collègues de la N-VA. Ils ne sont pas des défenseurs du Sénat mais sont néanmoins présents, ce qui leur vaut mon respect. Reste à savoir – le Bureau devra en décider, Madame la Présidente – ce que nous allons faire du travail que nous avons accompli. Ne pouvons-nous pas réfléchir de manière structurelle à la suite à donner à nos travaux? Pour le rapport d'information sur la transposition des directives européennes, j'ai tenté de lancer cette réflexion de manière moins formaliste pour ne pas froisser mes collègues mais cela a donné lieu à une divergence de vue avec mes collègues du Parlement flamand. De plus, il n'y avait pas d'accord au sein de la majorité sur l'inscription formelle de l'examen de ce rapport à l'ordre du jour. Nous en avons pourtant discuté longuement. Le rapport a aussi été transmis à tous les collègues de la commission de la Politique extérieure du Parlement flamand et certains éléments ont été repris dans nos conclusions.

Une des choses dont nous devons discuter au Sénat est la

in de meerderheid ook geen akkoord over bereikt om het formeel te agenderen. Het is wel degelijk *in extenso* ter sprake gekomen. Ik neem collega Verstreken tot getuige. Het is ook aan alle collega's van de commissie Buitenlandse Zaken bezorgd. Er zijn nadien ook goede elementen van in onze conclusies overgenomen.

Eén van de zaken die hier moeten worden besproken, is hoe we in de assemblees waaruit we zijn afgevaardigd, structureel omgaan met het werk dat hier wordt verricht. Anders zal een fractie die niet zo hoog oploopt met deze assemblee gelijk krijgen. Ik denk dat deze assemblee wel degelijk nuttig is.

Hier komen zaken aan bod die bruikbaar zijn. Moet het formalistisch zijn of niet, dat laat ik in het midden. Op het einde van de rit moeten zaken die hier goed besloten worden, minstens ook een meerwaarde hebben in de assemblees waaruit wij komen. Ik doe dat voor de Raad van Europa. Dat zal stelselmatig gebeuren. Een eerste voorbeeld krijgt u met de resolutie die letterlijk overneemt wat daar is goedgekeurd. In de toekomst zal ik meer doen.

Ik hoop dat in het Bureau van deze assemblee aandacht wordt gegeven aan de manier waarop in de assemblees waarvan wij zijn afgevaardigd wordt omgegaan met het werk dat hier verricht wordt.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA). – De stelling van collega Peumans was veeleer een vaststelling dat er in het verleden in de deelstaten niets mee is gebeurd. Dat is in se het bewijs van de irrelevantie van deze verslagen.

Ik begrijp dat sommigen ongelukkig zijn dat ze niet werden verkozen in het Vlaams Parlement. Iedereen krijgt hiervoor een nieuwe kans in 2019. Men hoeft echter niet in een regionaal parlement te zetelen om de stukken te kunnen lezen.

Tot collega Vereeck zou ik dan ook willen zeggen dat wij reeds al het mogelijke naar voren hebben geschoven met het oog op een goed werkend Vlaams openbaarvervoersbeleid. Er bestaan zeer duidelijke en uitgebreide resoluties over het mobiliteitsbeleid voor de toekomst, die over de partijgrenzen heen en nagenoeg unaniem werden goedgekeurd. De minister is hiermee ook aan de slag gegaan. Wij gaan dan ook niet in op de vraag om in dit verband een Vlaamse resolutie in te dienen. De zaken die wij op Vlaams niveau kunnen doen, zoals de opsplitsing van de regierol en de uitvoerende rol, zijn allemaal al gebeurd en worden momenteel uitgevoerd. Om het debat op Vlaams niveau te voeren, hebben we het Vlaams Parlement.

Er is de aanbeveling aan de regeringen om binnen het jaar te rapporteren. Hier wil ik erop wijzen dat de Senaat geen controlerende bevoegdheid ten aanzien van de regeringen meer heeft. Deze bevoegdheid is gesneuveld in het kader van de zesde staatsvorming. Wij zijn niet geneigd om ons fiat te geven aan verslagen waar dergelijke aanbevelingen in vermeld staan.

Ik weet trouwens niet of het federale niveau zo op die informatieverlagen zit te wachten. Ik heb in elk geval nog niet veel signalen gekregen dat men hiermee aan de slag wil gaan. Dit bewijst nog maar eens de irrelevantie van het werk dat we hier met z'n allen maandenlang verzetten.

Tot de heer Mahoux zou ik willen zeggen dat wij inderdaad tegen deze instelling zijn gekant en niet geloven in de

question de savoir quel traitement structurel les assemblées dont nous provenons doivent réserver aux travaux du Sénat. Sans quoi un groupe politique plutôt hostile à notre assemblée obtiendra satisfaction. Je pense que notre assemblée a son utilité.

Nous y discutons de choses utiles. Faut-il régler les choses de manière formaliste ou non, peu m'importe. Il faut que les décisions du Sénat soient finalement valorisées dans les assemblées dont nous provenons. Je l'ai fait avec la résolution du Conseil de l'Europe et compte le faire systématiquement à l'avenir.

J'espère que le Bureau du Sénat sera attentif à la suite que les assemblées dont nous sommes issus donneront aux travaux du Sénat.

Mme Annick De Ridder (N-VA). – *La position de M. Peumans est plutôt un constat: aucune suite n'a par le passé été donnée aux rapports du Sénat par les entités fédérées, ce qui prouve leur inutilité.*

Je comprends que certains soient mécontents de ne pas avoir été élus au Parlement flamand. Il n'est toutefois pas nécessaire de siéger dans un parlement régional pour pouvoir lire les documents.

Je voudrais dire à M. Vereeck que nous avons déjà fait toutes les propositions possibles en vue d'assurer l'efficacité de la politique flamande des transports publics. Les résolutions très précises et très développées sur l'avenir de la politique de mobilité ont été adoptées à la quasi-unanimité et le ministre a commencé à les mettre en œuvre. Nous rejetons donc l'idée de déposer une résolution à ce sujet au Parlement flamand. Les mesures que nous pouvons prendre au niveau flamand ont déjà été prises et sont en cours d'exécution. Pour mener un débat au niveau flamand, nous avons le Parlement flamand.

Quant à la recommandation relative à l'obligation pour les gouvernements de faire rapport dans l'année, je signale que le Sénat n'a pas le pouvoir de contrôler les gouvernements. Cette compétence a disparu lors de la sixième réforme de l'État. Nous sommes peu enclins à approuver des rapports contenant de telles recommandations.

J'ignore d'ailleurs si l'autorité fédérale attend avec impatience ces rapports d'information. Elle n'a en tout cas guère montré son intention de les concrétiser. Cela prouve une fois de plus l'inutilité du travail que nous réalisons tous durant de nombreux mois.

Je voudrais dire à M. Mahoux que nous sommes certes opposés à cette institution et ne croyons pas qu'elle puisse apporter une plus-value. Mais il est une chose que vous ne pouvez reprocher à mon groupe politique, c'est que nous ne collaborerions pas en commission. Notre groupe est celui qui est le plus souvent présent mais notre participation n'engage

meerwaarde ervan. Eén ding kan u mijn fractie echter niet verwijten, namelijk dat wij niet zouden meewerken in de commissie. Onze fractie is diegene die het meest aanwezig is. Deze vaststelling bindt ons echter geenszins wat ons stemgedrag betreft met betrekking tot de stukken die hier voorliggen.

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – Er worden hier dingen gezegd die feitelijk onjuist zijn. Tijdens de werkzaamheden voor de coördinatie van het openbaar vervoer, waren er momenten waar collega's zich even hebben laten verleiden om vragen aan de experten te stellen die eigenlijk thuis hoorden in het Vlaams Parlement en in de Kamer. Ik zat daar zelfs op dezelfde lijn als collega Jan Van Esbroeck. Ik kan me voorstellen dat, als plots een bobo van de NMBS in de Senaat verschijnt, het als Vlaams parlamentslid moet kriebelen om hem op de rooster te leggen, maar dat is niet gebeurd. Keer op keer heeft de commissie nauwgezet gezegd dat we terug moesten naar de eigenlijke opdracht. De titel van het informatieverlag wijst erop dat het enkel gaat over de coördinatie. Het Vlaams vervoerbeleid hoort thuis in Vlaanderen, en het federale in de Kamer. Dat is dus gewoon ook gebeurd. Aanbeveling 25 heeft helemaal niets met een controlerecht te maken, dat is naast de kwestie. Als op dit moment de informatieverlagen niet worden gelezen op het federale niveau, dan is dat natuurlijk een opdracht voor alle partijen hier aanwezig om ervoor te zorgen dat ze wel worden gelezen.

Mevrouw Sabine de Bethune (CD&V). – Ik wil kort repliceren op drie punten uit de interventie van collega De Ridder.

Ten eerste verheug ik mij, als Vlaams parlamentslid, dat er in het Vlaams Parlement resoluties, beleidsnota's en conceptnota's zijn aan de hand waarvan het Vlaamse beleid wordt uitgetekend. Het is normaal en goed dat het zo gebeurt. Niets belet evenwel dat bij de bespreking en de redactie van die teksten rekening gehouden wordt met het reflectiewerk dat hier is gebeurd en waarmee een dimensie wordt toegevoegd aan het beleid, namelijk de neerslag van een gedachteswisseling tussen de deelstaten op een interfederaal niveau. Dat biedt een kwalitatieve meerwaarde voor het werk dat in Vlaanderen gebeurt. Ik zie daar geen probleem in, integendeel. Het verhoogt de kwaliteit van ons werk.

Ten tweede is er het punt van de bevoegdheid. Op het federale niveau is men natuurlijk niet bevoegd voor het bevoegdheidsterrein van de deelstaten. Dit is een forum waar de deelstaten elkaar ontmoeten. De neerslag van die reflectie zijn aanbevelingen die institutioneel correct geformuleerd worden met respect voor de bevoegdheden van die deelstaten. Ook daar begrijp ik niet wat het probleem kan zijn, tenzij men gekant is tegen elke vorm van dialoog en een verbod op het wisselen van gedachten zou willen opleggen. Dat zou pas de uitdrukking zijn van een totalitaire, of minstens van een besloten gedachte. Ik kan mij niet voorstellen dat iemand in dit gremium op die golflechte zou zitten.

Ten slotte is het onze taak om hier, op het niveau van de federale staat, na te denken over hoe we ons beleid kunnen uitbouwen, rekening houdend met de respectieve bevoegdheden van elk van de deelstaten. Die interfederale reflectie kunnen we toch niet alleen aan de regeringen, met andere woorden aan de uitvoerende macht, overlaten. De

pas notre attitude lors du vote des textes qui nous sont soumis.

M. Lode Vereeck (Open Vld). – *Certains disent des choses qui ne sont pas correctes. Au cours des travaux sur la coordination des transports publics, certains ont été tentés de poser aux experts des questions qu'il aurait fallu poser au Parlement flamand ou à la Chambre. Chaque fois, la commission a rappelé qu'il fallait en revenir à la véritable mission du Sénat. Le titre du rapport d'information le dit bien: il n'est question que de la coordination. C'est à la Flandre de définir la politique flamande des transports et à la Chambre de définir la politique fédérale. La recommandation 25 n'a rien à voir avec un droit de contrôle. Si les rapports d'information ne sont aujourd'hui pas lus au niveau fédéral, il incombe à tous les partis ici présents de faire en sorte qu'ils soient lus.*

Mme Sabine de Bethune (CD&V). – *Je voudrais répliquer à trois points de l'intervention de Mme De Ridder.*

Tout d'abord, en tant que membre du Parlement flamand, je me réjouis que le Parlement flamand produise des résolutions, des notes de politiques, des projets servant de base à la politique flamande. C'est normal. Mais rien n'empêche que lors de la discussion et de la rédaction de ces textes, l'on tienne compte des réflexions menées au Sénat, du résultat d'un échange de vues entre les entités fédérées à un niveau interfédéral. Ces réflexions apportent une plus-value qualitative aux travaux de la Flandre. Cela ne me pose aucun problème.

Ensuite, quant aux compétences, il va de soi que le pouvoir fédéral n'est pas compétent pour les matières relevant des entités fédérées. Le Sénat est un forum où se rencontrent les entités fédérées. Le résultat de ses réflexions est des recommandations dont la formulation respecte les règles institutionnelles et les compétences des entités fédérées. Je ne vois pas où peut être le problème, à moins que l'on soit hostile à toute forme de dialogue et que l'on veuille interdire les échanges de vues. Je ne peux m'imaginer que quiconque dans cette assemblée soit un adepte de cette pensée totalitaire ou en tout cas obtuse.

Enfin, il nous incombe de réfléchir ici, au niveau de l'État fédéral, à la manière de développer notre politique en tenant compte des compétences respectives des entités fédérées. Nous ne pouvons confier aux seuls gouvernements, au seul pouvoir exécutif la réflexion interfédérale. Les conférences interministérielles servent à la concertation au niveau des ministres. Cette concertation est plus ou moins facile selon les domaines. Il ne m'appartient pas de l'évaluer ici. J'estime qu'en formulant dans le présent rapport des recommandations en vue d'une meilleure coordination des

interministeriële conferenties zijn bevoegd om op het niveau van de ministers overleg te plegen. Naargelang van het domein, gebeurt dat vlot of minder vlot. Het is niet mijn taak om dit hier nu te evalueren. Ik denk dat we bijdragen tot het raderwerk België door, bijvoorbeeld met dit rapport, aanbevelingen te formuleren om dit alles beter op elkaar af te stemmen. Het is een zeer waardevolle inbreng. Ik heb niet meegewerkt aan dit rapport, maar ik heb het met veel belangstelling gelezen. Ook als gebruiker van het openbaar vervoer denk ik dat de uitvoering van een aantal van die aanbevelingen mijn leven zou vergemakkelijken. Ik gebruik niet alleen de trein, maar ook de tram, de bus en de fiets. Een betere afstemming zou ik echt op prijs stellen. Ik denk dat veel mensen dezelfde mening zijn toegedaan.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Ik wil even ingaan op de woorden van mevrouw de Bethune.

In de vorige regeerperiode ben ik als voorzitter van het Vlaams Parlement begonnen met een rechtstreeks overleg met het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Parlement over een aantal onderwerpen die ons gezamenlijk aangaan, waaronder overstromingen, maar ook mobiliteit. De beste weg is dus rechtstreeks overleg met de regionale parlementen over grensoverschrijdende thema's.

Dat is geen enkel probleem. De heer Picqué heeft me onlangs als voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement gevraagd of het mogelijk is dat de commissie bevoegd voor mobiliteit van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement met de bevoegde commissie van het Vlaams Parlement overlegt over een aantal problemen die de grenzen van het Brusselse Gewest overstijgen.

Het klopt dus niet dat ik geen dialoog wil aangaan.

Ik vind niet dat de heer Vereeck moet bepalen wat ik in een commissie ga zeggen. Er is *freedom of speech* ...

De heer Steven Vanackere (CD&V). – Dat zou hij ook niet kunnen.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Inderdaad, en omgekeerd trouwens ook niet.

Hij zei dat zaken worden gezegd die in het Vlaams Parlement moeten worden gezegd en niet in die commissie. Ik begreep die redenering niet goed.

Ten derde blijf ik erbij dat aanbeveling 25 eigenlijk een vertaling is van de evaluatie die het Vlaams Parlement heeft gemaakt over de beheersovereenkomst van De Lijn. Het Vlaams Parlement neemt met betrekking tot die beheersovereenkomst een resolutie aan als een aanbeveling aan de regering. Heel wat elementen in aanbeveling 25 van het informatieverslag staan uiteraard ook in die resolutie.

Ten slotte meen ik dat we met onze informatieverlagen soms overbodig werk doen. We herhalen wat op andere plaatsen al is gedaan. Ik weet niet wat daarvan de meerwaarde is.

Mijn motief om als voorzitter van het Vlaams Parlement ook in de Senaat te zetelen is net om meer contact te hebben met Franstalige collega's. Mijn Nederlandstalige collega's zie ik dagelijks, mijn Franstalige zie ik te weinig. Ik vind het echter niet nodig om een hele reeks aanbevelingen aan te nemen, maar dat zullen de leden van de Senaat inmiddels wel begrepen hebben.

transports publics, nous contribuons aux rouages de la Belgique. Il s'agit d'un apport de grande qualité. Je n'ai pas participé à l'élaboration de ce rapport mais je l'ai lu avec beaucoup d'intérêt. Si certaines de ses recommandations étaient concrétisées, cela faciliterait certainement la vie de l'usagère des transports publics que je suis. J'utilise non seulement le train mais aussi le tram, le bus et le vélo et j'apprécierais que la complémentarité entre ces modes de transport soit améliorée. Je pense que beaucoup sont de mon avis.

M. Jan Peumans (N-VA). – *Je voudrais réagir aux propos de Mme de Bethune.*

Sous la précédente législature, j'ai pris l'initiative, en tant que président du Parlement flamand, d'une concertation directe avec le Parlement wallon et avec le Parlement de Bruxelles-Capitale sur certains sujets d'intérêt commun, comme les inondations et la mobilité. La meilleure voie est une concertation directe avec les parlements régionaux sur des thèmes transfrontaliers.

Cette concertation se déroule sans problème. Charles Picqué, président du Parlement bruxellois, vient ainsi de me proposer que les commissions de nos deux parlements compétentes pour la mobilité discutent ensemble de problèmes dépassant les limites de la Région bruxelloise.

On ne peut donc affirmer que je refuse le dialogue.

Ce n'est pas à M. Vereeck de décider ce que je vais dire dans une commission. La liberté de parole existe...

M. Steven Vanackere (CD&V). – *Il ne pourrait pas le faire.*

M. Jan Peumans (N-VA). – *Effectivement et l'inverse ne serait pas possible non plus.*

Il a déclaré que certaines choses auraient dû être dites au Parlement flamand et non au sein de la commission du Sénat. Je ne comprends pas bien ce raisonnement.

En outre, je persiste à croire que la recommandation 25 est en fait la traduction de l'évaluation que le Parlement flamand a faite du contrat de gestion de De Lijn. Le Parlement flamand a adopté à ce propos une résolution adressant une recommandation au gouvernement. Plusieurs éléments de la recommandation 25 de notre rapport d'information figurent aussi dans cette résolution.

Enfin, j'estime que nos rapports d'information sont parfois un travail inutile. Nous répétons ce qui se fait déjà ailleurs. Je ne vois pas quelle peut être la valeur ajoutée de ce travail.

Si, en tant que président du Parlement flamand, j'ai voulu siéger au Sénat, c'est pour avoir davantage de contacts avec mes collègues francophones. Je ne juge cependant pas nécessaire d'adopter toute une série de recommandations, les sénateurs l'auront compris.

De heer Philippe Henry (Ecolo). – *We hebben al een goed en open debat gevoerd, misschien meer over de rol van de Senaat en over de manier om verslagen tot een goed einde te brengen – dat zijn uiteraard belangrijke discussies – dan over de inhoud van het verslag.*

Ik wil graag terugkomen op de inhoud van het debat, een sterker geïntegreerd openbaarvervoersplan en -aanbod.

Er bestaat in feit een dubbele opdeling: langs de ene kant de federale en de gewestbevoegdheden, en langs de andere kant de samenwerking tussen de Gewesten, in het bijzonder op het vlak van de vervoerslijnen die een Gewest of de grenszones van de verschillende gewesten doorkruisen.

De integratieniveaus zijn dus talrijk en de hoorzittingen waren gelijklopend. Ze hebben met andere woorden weinig tegenstrijdigheden aan het licht gebracht.

Over het algemeen kwam in de hoorzittingen de wens naar voren om te zorgen voor een zo goed mogelijk aanbod, een zo goed mogelijke dienstverlening, zo goed mogelijke informatie, zo veel mogelijk comfort en een zo goed mogelijke integratie van de gebruikers van alle Gewesten, zowel voor het gewestelijk als voor het federaal openbaar vervoer. Daartoe behoort ook het op elkaar afstemmen van de verschillende verplaatsingswijzen. In de hoorzittingen kwam immers nog een ander belangrijk punt naar voren: ons vervoersysteem moet alle transportmiddelen integreren. Er werd gesproken over de fiets, carpoolen, enzovoort. Een deel van de verplaatsingen gebeurt ook te voet. Iedereen combineert meerdere vervoerswijzen op een dag, en soms is het zeer ingewikkeld.

Het is dus essentieel dat het openbaar vervoer de mogelijkheid biedt de verschillende vervoerswijzen zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen en dat de reiziger bijvoorbeeld informatie krijgt over zijn 'deur-tot-deur'-traject, zelfs als daarvoor achtereenvolgens verschillende transportmiddelen moeten worden gebruikt. Het zou bijvoorbeeld interessant zijn om fietsen te kunnen stallen in de stations of ze mee te kunnen nemen op het openbaar vervoer. Al die interacties zijn zeer belangrijk en werden tijdens de hoorzittingen door iedereen onderstreept.

Het is opvallend. De hoorzittingen gaven de indruk dat er een breed gedeelde wens is naar meer, efficiënter, comfortabeler en beter geïntegreerd openbaar vervoer. Dat is zeer goed. De vraag is hoe we daar als publieke verantwoordelijken op de verschillende niveaus voor kunnen zorgen. Dat is een moeilijk onderwerp voor de Senaat.

Een eerder verslag ging over de omzetting van de Europese richtlijnen. Dat dossier was meer administratief, met reeds bestaande procedures op de verschillende bevoegdheidsniveaus, waartussen de communicatie zeer belangrijk is, maar op een administratief niveau verloopt.

In dit geval gaat het over het operationele beleid van bestaande maatschappijen die van de overheid een mandaat, een contract voor een openbare dienst en financieringsmiddelen hebben gekregen. Ze hebben dus eigen doelstellingen.

Die maatschappijen kunnen wel samenwerken – ze doen dat trouwens soms – en geen enkele maatschappij is daartegen gekant. Het probleem schuilt eerder in de vraag waar we

M. Philippe Henry (Ecolo). – *Nous avons déjà bien débattu et de manière ouverte, peut-être plus sur le rôle du Sénat et sur la manière de faire aboutir les rapports – ce sont évidemment des discussions importantes, bien entendu – que sur le fond du rapport.*

Le sujet qui nous occupe étant une offre et un plan de transports publics mieux intégrés, je voudrais revenir sur le fond du débat.

En fait, il existe une double division: d'une part, les compétences fédérales et les compétences régionales et, d'autre part, la collaboration entre les Régions, notamment pour ce qui est des lignes qui traversent une région ou les zones frontalières des différentes régions.

Les niveaux d'intégration sont donc multiples et, élément intéressant, les auditions menées se sont avérées fort convergentes. En d'autres termes, elles ont révélé peu d'éléments contradictoires.

De manière générale, on y a exprimé le souhait de proposer la meilleure offre possible, le meilleur service, la meilleure information, le meilleur confort et la meilleure intégration aux usagers de toutes les régions, qu'il s'agisse des transports publics régionaux ou fédéraux, y compris en termes d'interactions entre les différents modes de déplacement. En effet, les auditions ont souligné un autre point essentiel: notre système de transport doit intégrer tous les modes de transport. On a cité le vélo, le covoiturage, etc. Une partie des déplacements se font aussi à pied. Chacun, au cours de sa journée, combine plusieurs moyens de déplacement, et c'est parfois très compliqué.

Il est donc essentiel que les transports publics proposés permettent l'intégration la meilleure possible et offrent par exemple une information sur le trajet «porte-à-porte» d'une personne, même si elle doit utiliser plusieurs modes de transport successifs. Il serait intéressant, par exemple, de permettre l'hébergement des vélos dans les gares ou leur transport dans les transports en commun. Toutes ces interactions sont vraiment très importantes et ont été soulignées de manière convergente au cours des auditions.

C'est assez remarquable. Les auditions ont donné l'impression d'un souhait largement partagé en faveur de transports publics plus nombreux, plus efficaces, plus confortables et mieux intégrés. C'est une très bonne chose. Le problème est de savoir comment nous pouvons, en tant que responsables publics aux différents échelons, faire en sorte que ce soit le cas. C'est un sujet difficile pour le Sénat.

Un rapport précédent portait sur la transposition des directives européennes, dossier beaucoup plus administratif, avec des procédures qui existent déjà à différents niveaux de pouvoir, entre lesquels la communication est très importante, mais administrative.

Dans le cas présent, il s'agit d'une gestion opérationnelle par des sociétés existantes qui disposent d'un mandat, d'un contrat de service public octroyé par leur gouvernement, tout comme, d'ailleurs, leur financement. Elles ont donc des objectifs propres.

Certes, ces sociétés peuvent collaborer – elles le font d'ailleurs parfois – et aucune d'entre elles ne refuse cette idée.

moeten beginnen en hoe we een toereikende visie over het geheel kunnen ontwikkelen.

Het zou simplistisch zijn ervan uit te gaan dat het volstaat dat elk bevoegdheidsniveau het deel dat onder zijn bevoegdheid valt, beheert. We stellen vast dat dat niet voldoende is. Elk bevoegdheidsniveau is noodzakelijkerwijze gericht op zijn eigen doelstellingen en de samenwerking of de globale integratie, als er al rekening mee wordt gehouden, komt op de tweede plaats.

Die interacties zijn echt problematisch, vandaar het belang van een verslag en dit debat.

Waar zullen die aanbevelingen toe leiden? Ik kan moeilijk begrijpen dat sommigen ze niet zouden steunen omdat een of ander element ontbreekt. Volgens mij moeten we gebruik maken van wat we hebben, behalve als sommige punten een groot probleem opleveren. Ik heb echter niet de indruk dat dat hier het geval is. Enkele aanbevelingen van verschillende fracties werden niet aangenomen omdat ze te polariserend waren. Toch gaan de aanbevelingen globaal gezien in de richting van de hoorzittingen, namelijk van een betere integratie, een betere dienstverlening en in het algemeen een beter openbaar vervoer. Bovendien staat er geen enkel negatief punt in voor de gebruikers of voor de maatschappijen die het openbaar vervoer beheren.

Als we verder zouden gaan en ons zouden inbeelden dat de meeste aanbevelingen over enkele jaren worden uitgevoerd, zouden we zowel kwalitatief als kwantitatief een enorme sprong hebben gemaakt ten opzichte van de huidige situatie.

Hoe moeten we het aanpakken opdat die aanbevelingen impact zouden hebben?

De interactie tussen de verschillende entiteiten moet kunnen functioneren. Daarvoor is het heel belangrijk dat de gewestsenatoren de bekommernissen in de verschillende parlementen op de agenda kunnen zetten. Op de agenda van elke regering moet een betere samenwerking met de andere regeringen staan. Dat is federalisme: de regeringen moeten een samenwerkingsakkoord, een gemeenschappelijk project tot stand brengen, anders werkt er niets.

Het huidige verslag bevat dus verschillende aanbevelingen aan de verschillende regeringen. Sommige aanbevelingen kunnen rechtstreeks uitgevoerd worden door die regeringen of door de vervoersmaatschappijen, voor andere is samenwerking tussen die regeringen en een vertaling in wetteksten nodig. Ik hoop dat we iets kunnen ondernemen in onze gewestparlementen en ik hoop dat de Kamer het nodige zal doen op het federale niveau.

Zoals de commissievoorzitter al heeft gezegd, hebben we ook de taak de opvolging van die aanbevelingen te evalueren. Dit werk van de Senaat heeft slechts zin als achteraf regelmatig aan de hand van evaluaties wordt vastgesteld welke verbeteringen al zijn gebeurd en welke er nog moeten gebeuren. Ook al heeft de Senaat niet de bevoegdheid de regering te controleren, ze kan toch, dankzij hoorzittingen en diverse interacties, in grote lijnen vaststellen wat er al dan niet wordt gedaan. Daarna kan hij voorstellen formuleren en druk uitoefenen opdat de verschillende parlementen hun rol spelen. Bijvoorbeeld, als twee Gewesten niet willen samenwerken om het openbaar vervoer te verbeteren, kan de

Le problème réside davantage dans la question de savoir par où commencer et comment créer une vision d'ensemble suffisante.

Il serait tout à fait réducteur d'imaginer que chaque niveau de pouvoir puisse se contenter de gérer la part qui lui incombe. On constate que ce n'est pas le cas. Forcément, chaque niveau de pouvoir est concentré prioritairement sur ses propres objectifs, et la collaboration ou la bonne intégration globale, si elle est prise en compte, reste secondaire.

Ces interactions sont tout à fait problématiques, d'où l'intérêt d'un rapport et de la discussion qui nous occupe.

Qu'advient-il de ces recommandations? J'ai un peu de mal à comprendre que certains ne les soutiendraient pas, en raison de l'absence de tel ou tel élément. Selon moi, il faut prendre ce que l'on a, sauf si des éléments posent un problème grave. Je n'ai cependant pas l'impression que ce soit vraiment le cas ici. Certaines recommandations proposées par différents groupes n'ont pas été retenues parce que plus polarisantes. Toutefois, les recommandations vont globalement, me semble-t-il, dans le sens des auditions, d'une meilleure intégration, d'un meilleur service et d'une amélioration générale des transports en commun. De plus, elles sont exemptes de tout élément négatif pour les usagers ou pour les sociétés qui gèrent les transports en commun.

Allons plus loin et imaginons que la grande majorité des recommandations soit d'application dans quelques années. Nous serions alors face à un énorme saut qualitatif et quantitatif, par rapport à la situation actuelle.

Comment allons-nous faire pour que ces recommandations soient suivies d'effets?

L'interaction doit pouvoir fonctionner entre les différentes entités. À cet égard, il est très important que les sénateurs de Région puissent relayer les préoccupations, dans les différentes assemblées. Il faut mettre à l'agenda de chacun des gouvernements des priorités de meilleures collaborations avec les autres gouvernements. C'est cela, le fédéralisme: les gouvernements doivent définir un accord de coopération, un projet commun, faute de quoi rien ne peut fonctionner.

Le présent rapport contient donc diverses recommandations adressées aux différents gouvernements, certaines pouvant être directement mises en œuvre par ces gouvernements ou par les sociétés de transport, d'autres nécessitant une collaboration entre ces gouvernements et une traduction dans des textes législatifs. J'espère que nous pourrions agir au sein de nos assemblées régionales et que la Chambre fera aussi le nécessaire pour le niveau fédéral.

Comme le président de la commission l'a annoncé, il nous incombera par ailleurs d'évaluer le suivi de ces recommandations. Ce travail du Sénat n'a de sens que s'il fait ensuite l'objet d'évaluations à intervalles réguliers permettant de constater les améliorations déjà apportées et celles restant à réaliser. S'il n'est pas habilité à contrôler le gouvernement, le Sénat peut néanmoins constater globalement, grâce à des auditions et à diverses interactions, ce qui se fait et ce qui ne se fait pas pour ensuite formuler des propositions et mettre la pression pour que les différents parlements jouent leur rôle. Par exemple, si deux Régions ne souhaitent pas collaborer pour améliorer les transports en commun, le Sénat ne pourra

Senaat hen niet dwingen dat te doen. Hij kan daarentegen wel de problemen vaststellen en mogelijke oplossingen uittekenen. Dat is het belang van het huidige verslag.

Ik kan de heer Mahoux begrijpen. Ik was op sommige punten ook liever verder gegaan. We werden bij bepaalde stemmingen helaas niet gevolgd door een meerderheid in de commissie. Soms hebben we niet de juiste formulering gevonden om vorm te geven aan de ambities die we op bepaalde punten koesteren, met respect voor de respectieve bevoegdheden. Dat neemt niet weg dat er gemeenschappelijke lijnen zijn geformuleerd en dat de wil tot een echte verbetering van de integratie ten dienste van de gebruikers van alle openbaar vervoer volledig gedeeld werd.

Dit onderwerp was moeilijk, door de aard ervan en door de verschillende betrokken bevoegdheidsniveaus. Een louter administratief beleid door de regeringen en de administraties volstaat niet voor dit thema. Dit thema raakt de gebruikers en de openbaarvervoermaatschappijen. Het is dus des te moeilijker voor ons om aanbevelingen te formuleren en het zal des te moeilijker zijn voor de verschillende bevoegdheidsniveaus om ze uit te voeren door samen te werken.

De aanbevelingen in ons verslag zijn niet allemaal voltooid, sommige zaken moeten nog worden bedacht. De dialoogplatforms tussen de regeringen zijn aanwezig en de vervoermaatschappijen hopen nog meer betrokken te worden bij die samenwerking. Ik hoop dus echt dat de verschillende regeringen en de verschillende vervoermaatschappijen de komende jaren een concrete invulling zullen geven aan de gemeenschappelijke wil en aan de vaststellingen van vandaag.

Mevrouw Valérie De Bue (MR). – *Ik wens op mijn beurt mevrouw Brouwers te danken, want zij had het idee om dit verslag op de agenda te zetten. Ik verwees naar de context en naar wat in het regeerakkoord staat. Ik heb ook benadrukt dat er overlegvormen zijn, maar dat ze niet optimaal zijn en dat we er ons moeten in verdiepen.*

De cijfers en statistieken over mobiliteit die ons werden meegedeeld, tonen aan dat er echt een verbetering is in de samenwerking tussen de verschillende actoren. Er zijn steeds meer trein-, tram- en busgebruikers en het aantal gecombineerde abonnementen neemt toe; dat vereist een globale aanpak.

Een jaar geleden zijn we aan dit verslag begonnen en de werkelijkheid heeft ons al ingehaald. Zo is er het GEN-dossier, de lamentabele toestand van de Brusselse tunnels en de fileproblemen. Deze problemen worden vooral aan de kaak gesteld in internationale studies, onder meer van de OESO en van de Europese Commissie, die enkele weken geleden ons land nog heeft gevraagd om op de verschillende bevoegdheidsniveaus het mobiliteitsprobleem aan te pakken. We kunnen niet langer doof blijven voor de roep van de bedrijfsleiders die enkele dagen geleden nog een open brief publiceerden in de kranten. De verbetering van de mobiliteit is één van de transversale prioriteiten waarnaar ze verwijzen. De Senaat is de geschikte plaats om deze problematiek te behandelen, want het is een transversale aangelegenheid,

pas les forcer à le faire. En revanche, il pourra identifier les problèmes et tracer des pistes. Tel est l'intérêt du présent rapport.

Je peux comprendre M. Mahoux. Moi aussi, sur certains points, j'aurais aimé que l'on aille plus loin. Nous n'avons hélas pas été suivis par une majorité de la commission lors de certains votes précis. Parfois, nous n'avons pas trouvé la formulation tout à fait adéquate qui aurait permis de donner forme à certaines ambitions que nous nourrissions sur certains points, dans le respect des compétences respectives. Il n'en demeure pas moins que des lignes communes ont été dégagées et que la volonté d'une réelle amélioration de l'intégration au service des usagers de tous les transports en commun a été tout à fait partagée.

Le sujet, par sa nature, par les nombreux niveaux de pouvoir qu'il concerne, a été difficile. Il ne s'agit pas d'un thème pouvant se contenter d'une simple gestion administrative par les gouvernements et les administrations mais d'un sujet qui touche les usagers et les sociétés de transport en commun. Il était donc d'autant plus difficile pour nous de formuler des recommandations et il sera d'autant plus difficile pour les différents niveaux de pouvoir de les mettre en œuvre en collaborant.

Les recommandations de notre rapport ne sont pas toutes abouties, certaines choses restent à inventer. Les lieux de dialogue entre les gouvernements existent et les sociétés de transport espèrent être associées davantage encore à cette collaboration. J'espère donc vraiment que, dans les prochaines années, nous pourrions constater que la volonté partagée d'agir que l'on a pu observer aujourd'hui et le diagnostic commun établi ce jour se concrétiseront dans les actes que poseront les différents gouvernements et les différentes sociétés de transport.

Mme Valérie De Bue (MR). – *Beaucoup de choses ont déjà été dites. Je voudrais pour ma part remercier Mme Brouwers qui a eu l'idée d'inscrire ce rapport à notre ordre du jour. J'ai rappelé le contexte et ce que prévoit l'accord de gouvernement. J'ai également souligné que des formes de concertation existent mais qu'elles ne sont pas optimales et méritent donc que l'on s'y attarde.*

Les chiffres et les statistiques concernant la mobilité dont nous avons pu prendre connaissance vont vraiment dans le sens de l'amélioration de la collaboration entre les différents acteurs. En effet, les usagers tant des trains que des trams et des bus sont de plus en plus nombreux et on assiste également à une augmentation des abonnements combinés. Il convient donc de mener une réflexion globale.

Nous avons commencé à travailler sur ce rapport voici un an et l'actualité nous a vraiment rattrapés. On peut rappeler le dossier du RER, la dégradation des tunnels bruxellois et les problèmes de congestion. Ceux-ci sont très souvent dénoncés, notamment par des études internationales comme celles de l'OCDE et de la Commission européenne qui, voici quelques semaines, demandait que ces questions de mobilité soient abordées dans notre pays, à tous les niveaux de pouvoir. Nous ne pouvons pas davantage rester sourds à l'appel de ces patrons qui ont écrit une carte blanche voici quelques jours dans la presse. L'amélioration de la mobilité figure parmi les thèmes transversaux prioritaires qu'ils citent. Le Sénat est

zowel wat betreft de oorzaken als de oplossingen die kunnen worden aangebracht.

Het voorliggend verslag omvat 25 aanbevelingen. We hadden er nog andere willen formuleren, maar ze werden niet in aanmerking genomen. Geen enkele fractie heeft trouwens al haar aangebrachte aanbevelingen zien bespreken en aannemen. We mogen verheugd zijn dat over 25 aanbevelingen een consensus werd bereikt. Mijn fractie zal ze steunen. Eén van de aanbevelingen heeft betrekking op de evaluatie van alle structuren. We hebben met verbazing vastgesteld dat de bestaande structuren niet werken. In de eerste plaats moet er een rationalisering komen. Men moet ook de lijn volgen die uitgestippeld is door de federale regering, in het bijzonder via het zopas opgerichte intermodaliteitsplatform. Enkele weken werden verschillende werkgroepen opgericht die zich buigen over de verschillende aspecten van de intermodaliteit, onder andere de combinatie van de trein met zachte transportmiddelen, andere openbaarvervoermiddelen of de auto.

Overleg is een goede zaak, maar het is maar een eerste stap. De integratie van het openbaar vervoer is een doel dat moet worden bereikt. Wij steunen dus volop de aanbeveling voor de duidelijke taakverdeling tussen het strategische niveau en het operationele niveau, en het uitwerken van een beslissingsstructuur. We hadden misschien verder kunnen gaan. Er werden voorbeelden uit het buitenland aangehaald.

Ik onthoud de boodschap van Alain Flausch, specialist ter zake en momenteel secretaris-generaal van de International Association of Public Transport. Steunend op zijn internationale ervaring stelde hij duidelijk dat een goed functionerend vervoersysteem meer formele coördinatiemechanismen veronderstelt en dat de beheerscontracten tussen de bevoegde autoriteiten en de operatoren daar ook rekening mee moeten houden.

Hij meent dat er financiële stimuli nodig zijn en dat de coördinatie en de oprichting van een organiserende autoriteit moet worden aangemoedigd die, onder leiding van de politieke besluitvormers, belast wordt met het opstellen van een geïntegreerd vervoersaanbod.

We moeten ons, elk op ons bevoegdheidsdomein, inzetten voor een betere hiërarchische opbouw van de netten en de spoorwegen erkennen in hun rol als ruggengraat van duurzaam vervoer. Het net moet kwaliteitsvolle knooppunten aanbieden die de overgang van de ene transportmodus naar de andere vergemakkelijken.

De heer Jan Peumans (N-VA). – De heer Flausch is jarenlang de grote baas van de MIVB geweest. Nu is hij secretaris-generaal van de *Union internationale des transports publics* en komt hij aandraven met goede voorbeelden uit het buitenland. Wat heeft die man dan al die jaren als grote baas van de MIVB gedaan om een samenwerking tot stand te brengen? Als je een heel hoge positie hebt, is het interessant te vertellen dat je tien buitenlandse voorbeelden kent. Ik kan u wel andere dingen vertellen over de samenwerking met de MIVB, nietwaar mijnheer Vanackere? Ik wil dus wel eens graag weten welke

bien le lieu approprié pour s'attaquer à cette problématique car elle est transversale tant dans ses causes que pour les solutions qui pourront être apportées.

Le présent rapport contient 25 recommandations. Nous aurions voulu en formuler d'autres mais elles n'ont pas été prises en compte. En fait, aucun des groupes n'a vu toutes ses recommandations abordées et adoptées. Nous devons nous réjouir que 25 recommandations fassent l'objet d'un consensus. Mon groupe les soutiendra. Je soulignerai notamment celle qui concerne l'évaluation de toutes les structures. Nous avons en effet découvert avec beaucoup d'étonnement les structures existantes qui ne fonctionnent pas. Il convient tout d'abord de mener un travail de rationalisation. Il faut aussi s'inscrire dans la ligne qui a été tracée par le gouvernement fédéral, notamment grâce à la toute récente création de la plateforme d'intermodalité dans le cadre du comité des ministres de la Mobilité. Depuis quelques semaines, elle a mis en place plusieurs groupes de travail sur ces questions d'intermodalité, de combinaison du rail avec les transports doux, les autres services de transport public ou encore la voiture.

La concertation est une bonne chose mais elle ne représente qu'un premier pas. L'intégration des transports publics constitue l'objectif et il serait bon de l'atteindre. Nous soutenons donc pleinement la recommandation qui vise à répartir clairement la politique de mobilité entre les niveaux stratégique et opérationnel, ainsi que la mise en place d'une structure décisionnelle. Nous aurions peut-être pu aller plus loin. Des exemples étrangers ont été évoqués.

Je retiens le message d'Alain Flausch, spécialiste de la question et aujourd'hui secrétaire général de l'Union internationale des transports publics. Fort de son expérience internationale, il a clairement indiqué que des mécanismes de coordination plus formels impliquant les opérateurs sont nécessaires et que les contrats de gestion entre les autorités compétentes et les opérateurs doivent également en tenir compte.

Il estime qu'il faut aussi des incitants financiers, pour encourager la coordination et la mise en place d'autorités organisatrices qui, sous l'autorité des décideurs politiques, sont chargées de planifier l'offre de façon intégrée et à la bonne échelle territoriale.

Nous devons travailler, chacun dans notre sphère de compétences, dans le sens d'une meilleure hiérarchisation des réseaux et reconnaître les chemins de fer dans leur rôle de colonne vertébrale de la mobilité durable. Le réseau doit offrir des points nodaux de qualité et facilitant le passage d'un mode de transport à l'autre.

M. Jan Peumans (N-VA). – *M. Flausch a longtemps été le grand patron de la STIB. Il est aujourd'hui secrétaire général de l'Union internationale des transports publics et met en évidence les bons exemples étrangers. Qu'a-t-il donc fait pendant toutes les années où il a dirigé la STIB pour mettre en place une collaboration? Quand on occupe une haute fonction, il est intéressant de montrer que l'on connaît une dizaine d'exemples étrangers. Je pourrais vous dire bien d'autres choses sur la collaboration avec la STIB, n'est-ce pas, Monsieur Vanackere? J'aimerais donc savoir quels efforts on a fournis pour réaliser les mesures inscrites dans*

inspanningen er gedaan zijn op het gebied van de aanbevelingen die hier nu naar voren komen.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V). – Ik ben ook vijf jaar minister van Mobiliteit geweest voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en ik heb de heer Flausch heel goed gekend. Dat bijvoorbeeld de MOBIB-kaart door alle vervoersmaatschappijen, NMBS inbegrepen, wordt aanvaard is mee door de MIVB gerealiseerd. Er is zeker gezocht naar manieren om samen te werken. De MOBIB-kaart is een voorbeeld van een geslaagde samenwerking, maar in de aanbevelingen staan er nog punten waarop men al lang had moeten samenwerken, maar waarbij dat niet is gelukt omdat er onvoldoende politieke structuur is. Ik sta dus helemaal achter de aanbevelingen.

Mevrouw Valérie De Bue (MR). – *Ik sluit mij grotendeels aan bij collega Philippe Henry. De conclusies van de hoorzittingen, van om het even welk beleidsniveau, zijn gericht op de noodzaak aan samenwerking.*

We moeten tegemoetkomen aan de vragen en de verwachtingen van de burgers en de gebruikers van het openbaar vervoer. We moeten denken aan degenen die vastzitten in verkeersopstoppingen en de aan de gebruikers van het openbaar vervoer die enorm veel tijd verliezen omdat de aansluitingen niet op elkaar zijn afgestemd of omdat ze verschillende abonnementen nodig hebben om van de ene zone naar de andere te reizen.

Het is niet te geloven dat ons land nog niet over performante informatiesystemen beschikt. We moeten concrete maatregelen nemen, onder meer door te werken met het principe van open data, zodat men gemakkelijk de geïntegreerde trajecten kan plannen of de informatie in de stations en alle stopplaatsen kan verbeteren. Dat is spijtig genoeg nog niet het geval.

Er was veel tijd nodig om een MOBIB-kaart te ontwikkelen; ik hoop dat de tariefintegratie er sneller komt. Uit de hoorzittingen blijkt ook een oproep tot de politiek om een impuls te geven en verder te gaan.

Ik betreur dat er geen unanimité zal zijn bij de stemming, maar ik denk dat het verslag zal goedgekeurd worden. Het ligt in onze handen, het is onze verantwoordelijkheid de aanbevelingen in de deelstaatarbeidsparlementen te verdedigen. Zoals collega Olga Zrihen zei, buigen al onze assemblees zich momenteel over het informatieverlag over de gelijkheid tussen mannen en vrouwen.

Ik zie een ruime consensus bij alle actoren: de gebruikers, de operatoren – die misschien ook een formeler kader wensen met verplichtingen en een resultaatsverbintenis –, de gewestelijke en de federale overheden.

Het is aan ons om te tonen dat we deze uitdaging aankunnen, want de mobiliteit in ons land, en dus het imago, moet dringend verbeteren.

Mevrouw Katia Segers (sp.a). – 2015 was opnieuw een recordjaar wat de files betreft. Meer dan 1200 uur stonden we in meer dan 100 km file. De filelengte piekte zeven keer boven de 400 km en 46 keer boven de 300 km. Ochtend- en avondspitsen worden steeds drukker en ook de daluren kennen filevorming.

les recommandations présentées aujourd'hui.

Mme Brigitte Grouwels (CD&V). – *J'ai également été ministre de la Mobilité pendant cinq ans à la Région de Bruxelles-Capitale et j'ai bien connu M. Flausch. Si la carte MOBIB est aujourd'hui acceptée par toutes les sociétés de transports, c'est en partie grâce à la STIB. On a certainement recherché des façons de collaborer. La carte MOBIB est un exemple de collaboration réussie mais les recommandations contiennent d'autres points qui auraient dû faire l'objet d'une collaboration depuis longtemps mais pour lesquels cette coopération n'a pas été possible, faute de structure politique suffisante. Je suis donc tout à fait favorable à ces recommandations.*

Mme Valérie De Bue (MR). – Mon propos rejoint largement celui de notre collègue Philippe Henry. Les conclusions des personnes auditionnées, quels que soient la provenance et le niveau de pouvoir, convergent sur la nécessité d'une collaboration.

Il faut revenir aux questions et aux attentes des citoyens et des usagers des transports en commun. Il faut penser à ceux qui restent bloqués dans les embouteillages et aux utilisateurs des transports en commun qui mettent énormément de temps parce que les correspondances ne sont pas efficaces ou qui ont besoin de différents types d'abonnement pour passer d'une zone à l'autre.

Il est incroyable que notre pays ne dispose pas encore de systèmes d'information performants. Nous devons travailler sur des mesures concrètes, notamment le partage des données *open data*, afin de pouvoir planifier aisément des trajets intégrés ou l'amélioration de l'information dans les gares et à tous les arrêts... Tout cela n'est malheureusement pas encore réalité.

Il a fallu beaucoup de temps pour mettre en place la carte MOBIB; j'espère que nous avancerons plus rapidement vers l'intégration tarifaire. En écoutant les experts, j'ai senti un appel au politique pour donner une impulsion et aller plus loin.

Même si je regrette qu'il ne soit pas unanime, je crois que le vote sur le présent rapport sera positif. Cette matière est entre nos mains. Il est de notre responsabilité de défendre les propositions dans nos parlements régionaux. Comme le rappelait notre collègue Olga Zrihen, toutes nos assemblées se penchent à présent sur le rapport relatif à l'égalité homme-femme.

J'ai observé un large consensus de tous les acteurs: les usagers, les opérateurs – qui souhaiteraient peut-être aussi un cadre plus formel avec des contraintes et une obligation de résultats –, les autorités régionales et fédérales.

À nous de nous montrer à la hauteur de ce défi, car il y a urgence à améliorer la mobilité dans notre pays, et donc son image.

Mme Katia Segers (sp.a). – *2015 a à nouveau battu les records d'embouteillages. Pendant plus de 1 200 heures, on a observé plus de 100 km de files. Les files ont dépassé les 400 km à 7 reprises et les 300 km à 46 reprises. Aux heures de pointe du matin et du soir, les routes sont de plus en plus encombrées et on a même observé des embouteillages aux*

De negatieve gevolgen van dit fileleed voor onze economie zijn enorm. Bovendien zorgt de uitstoot van fijnstof en CO₂ voor gezondheidsproblemen. Tegelijkertijd presteert onze NMBS, toch het geraamte en de basis van ons openbaar vervoer, het om ook dit jaar de pendelaars in de steek te laten.

Slotstom: voor de hardwerkende Belg is het elke dag ernaar uitkijken of hij al dan niet op tijd op zijn werk geraakt, of hij nu de auto gebruikt, de trein of een andere vorm van het openbaar vervoer.

In een klein, dichtbevolkt gebied als België, waar files dagelijkse kost zijn, kunnen we niet bij de pakken blijven zitten. De impact van de files weegt immers op elke inwoner van ons land, op de economie en op onze gezondheid. Enkele andere leden hebben er ook op gewezen dat we echt internationaal koploper zijn als het gaat over fileleed.

Een sterk mobiliteitsbeleid moet dus een van de prioriteiten vormen van de federale regering en van de Gewesten. De sleutel van een efficiënt en performant mobiliteitsbeleid ligt niet alleen bij meer en bredere autowegen. Met een verbreding van de Brusselse ring alleen zullen we de files in Brussel niet oplossen. De sleutel ligt bij de uitbouw van het openbaar vervoer. Trein, tram, bus en metro zijn essentieel om onze mobiliteitsknoop te ontwarren.

Vitaal daarbij is dat de verschillende vervoersmodi optimaal op elkaar zijn afgestemd. Als we willen dat het openbaar vervoer in alle delen van het land vlot op elkaar aansluit, dan is overleg tussen de Gewesten en de federale overheid essentieel.

Dat de Senaat het initiatief nam voor een informatierapport en erin geslaagd is enkele zinvolle aanbevelingen te formuleren is dan ook bijzonder goed. Die afstemming, dit politiek overleg kan alleen in dit forum. Het stemt me dan ook tevreden dat de afstemming van het openbaar vervoer heeft geleid tot een fundamentele discussie over de zin van deze Vergadering. Haar nut is vandaag duidelijk gebleken.

De ambities lagen bij de start van het informatieverslag hoog. Het was de gelegenheid om over de grenzen van meerderheid en oppositie en van de Gewesten en alle fracties heen, weg van het dagelijkse ad-hocdenken tot structurele oplossingen te komen voor een optimale afstemming van de diverse vervoersmodi in ons land.

Wij betreuren het dan ook ten zeerste dat een fractie zich niet constructief opstelde en consequent alle voorstellen heeft verworpen.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Ik heb geprobeerd om alle vergaderingen van de commissie bij te wonen en heel constructief mee te werken. Tegelijkertijd heb ik altijd in alle openheid gezegd dat wij het met een aantal aanbevelingen niet eens zijn.

Weet mevrouw Segers met hoeveel de NMBS haar capaciteit moet verhogen als we de files op de wegen met 10% willen verminderen? Met 50%! Zij moet mij maar eens uitleggen hoe we dat in dit koninkrijk gaan bewerkstelligen. Er wordt enerzijds gesproken over een optimalisering van de Brusselse ring, dat is gewoon breder maken. Anderzijds zegt

heures creuses.

Les conséquences négatives de ces files sur notre économie sont considérables. En outre, les émissions de particules fines et de CO₂ sont à l'origine de problèmes de santé. Cette année encore, la SNCB, la colonne vertébrale de nos transports en commun, est encore parvenue à laisser les navetteurs en difficultés.

En résumé, chaque jour, le travailleur belge se demande s'il arrivera à temps sur son lieu de travail, qu'il se déplace en voiture, en train ou avec toute autre forme de transport public.

Dans un petit pays densément peuplé comme la Belgique, où les embouteillages sont le lot quotidien, nous ne pouvons baisser les bras. Les files ont en effet des répercussions sur chaque habitant de notre pays, sur notre économie et sur notre santé. Pour ce qui est des files, nous sommes les champions internationaux.

Une politique de mobilité énergique doit donc être une des priorités du gouvernement fédéral et des Régions. Pour parvenir à une politique de mobilité efficace et performante, il ne suffit pas de multiplier ou d'élargir les autoroutes. L'extension du périphérique bruxellois ne fera pas à elle seule disparaître les files à Bruxelles. La solution passe par un développement des transports publics. Train, tram, bus et métro sont indispensables pour résoudre nos problèmes de mobilité.

Il est vital à cet effet d'assurer une complémentarité optimale entre les différents modes de transport. Cette complémentarité dans toutes les régions du pays nécessite une concertation entre les Régions et l'autorité fédérale.

Je me réjouis que le Sénat ait pris l'initiative de ce rapport d'information et soit parvenu à formuler des recommandations pertinentes. Cette harmonisation, cette concertation politique ne sont possibles que dans cette enceinte. Je suis heureuse que la coordination des transports publics ait donné lieu à un débat fondamental sur le sens de notre assemblée. Elle a aujourd'hui prouvé son utilité.

Au début des travaux sur ce rapport d'information, nous nourrissions de grandes ambitions: c'était l'occasion de dégager des solutions structurelles en vue d'une coordination optimale des divers modes de transport de notre pays, par-delà les clivages entre majorité et opposition, entre les Régions et entre les groupes politiques.

Nous regrettons donc au plus haut point qu'un de ces groupes n'ait pas fait preuve d'une attitude constructive et ait rejeté toutes les propositions.

M. Jan Peumans (N-VA). – *Je me suis efforcé de participer à toutes les réunions de la commission et de collaborer de manière très constructive. En même temps, je n'ai jamais caché être opposé à certaines recommandations.*

Mme Segers sait-elle dans quelle mesure la SNCB doit accroître ses capacités pour que les embouteillages sur les routes diminuent de 10%? De 50%! Qu'elle m'explique comment notre petit royaume peut y arriver. D'une part, on parle d'une optimisation – c'est-à-dire d'un élargissement – du périphérique bruxellois. D'autre part, Mme Segers affirme que la SNCB doit renforcer ses capacités. Or, aux heures de

mevrouw Segers dat de NMBS haar capaciteit moet verhogen. Welnu, tijdens de spits zet de NMBS zowat alle beschikbare materiaal in. Brussel-Centraal verwerkt dagelijks 60 000 tot 70 000 pendelaars. Ik vraag me af waar de NMBS de middelen gaat halen om haar capaciteit met 50% te verhogen. Dat is de kern van het debat.

Mevrouw Katia Segers (sp.a). – Dat is heel fundamenteel in het debat, maar capaciteit is één zaak. Als we er al in slagen om de verschillende modi optimaal op elkaar af te stemmen, wat vandaag niet het geval is, dan zijn we ook een heel eind verder. Mijnheer Peumans, het is volledig juist dat u veel aanwezig was in de commissievergadering en u hebt constructief meegewerkt. Daarom was het des te verwonderlijker dat uw fractie bij de eindstemmingen plotsklaps tegen elke aanbeveling heeft gestemd. Enfin, dat was te verwachten.

Als er één zaak was waar alle experts en ook alle politieke fracties het over eens zijn, dan is het dat de NMBS de ruggengraat van het openbaar vervoer is en blijft. Ze is de slagader van het openbaar vervoer, ze bepaalt de architectuur ervan. Het is dan ook cruciaal en onontbeerlijk dat de Gewesten en de federale overheid gezamenlijk nadenken over de strategische doelstellingen van de NMBS. Ook dat is een heel belangrijke aanbeveling.

Het overleg tussen de verschillende entiteiten is cruciaal. De hoorzitting met het bureau van Roland Berger wees er op dat het daar precies spaak loopt. De oefening van de Senaat was dus noodzakelijk, alleen al om de vinger op de wond te leggen. We hebben onzes inziens een gebald, maar tegelijk heel helder eindverslag geformuleerd, waarin heel belangrijke oplossingen naar voren worden geschoven. Veelal wisten we al wat de oplossingen waren, ze lagen op tafel, maar ze lagen ook stof te vergaren. Ik hoop ten zeerste dat met deze aanbevelingen effectief aan de slag wordt gegaan in de verschillende regeringen.

Ik ga enkele aanbevelingen vermelden die voor onze fractie essentieel zijn. Het eerste punt waarbij actie cruciaal is, zijn de overlegstructuren. Onder meer collega Brouwers wees erop dat er momenteel achttien overlegstructuren bestaan die veelal niet meer vergaderen, of zelfs nooit zijn bijeengekomen, geen vooruitgang meer boeken, of geen duidelijk omlinjende bevoegdheid hebben. Wie ziet dan nog het bos door de bomen? Onze aanbeveling op dat vlak is heel duidelijk: zowel de federale overheid als de Gewesten moeten die grote verscheidenheid aan overlegstructuren grondig onder de loep nemen, evalueren, er met de fijne kam doorgaan. Onnodige structuren moeten dan ook zonder aarzeling worden geschrapt.

Bij de reorganisatie van de overlegstructuren moet duidelijk zijn dat de overheden de strategische doelstellingen van het openbaar vervoer dienen uit te zetten. Vervolgens is het de verantwoordelijkheid van de operatoren om dat beleid om te zetten in de praktijk. Die twee rollen – regie en exploitatie – lopen nu door elkaar, maar voor onze fractie lijkt het geen slechte zaak dat die overheden in een overlegmodel binnen het intermodaliteitsplatform samen de grote strategische lijnen uitzetten en dat vervolgens de vervoersmaatschappijen die lijnen verder uitwerken en uitvoeren.

Het overleg tussen de overheden, enerzijds, en de operatoren,

pointe, la SNCB fait circuler presque tout le matériel dont elle dispose. Bruxelles-central accueille chaque jour de 60 000 à 70 000 navetteurs. Je me demande où la SNCB trouvera les moyens d'accroître ses capacités de 50%. Voilà le nœud du débat.

Mme Katia Segers (sp.a). – *C'est essentiel dans le débat, mais la capacité n'est qu'un élément. Si nous parvenons déjà à harmoniser les différents modes de façon optimale, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, nous aurons beaucoup progressé. Monsieur Peumans, il est exact que vous étiez bien présent en commission et que vous avez collaboré de manière constructive. Il est donc d'autant plus étonnant qu'au moment du vote final, votre groupe ait soudainement voté contre toutes les recommandations. Enfin, il fallait s'y attendre.*

S'il est bien une chose sur laquelle tous les experts et tous les groupes politiques s'accordent, c'est que la SNCB est et reste l'épine dorsale des transports publics. Elle en détermine l'architecture. Il est donc crucial et indispensable que les Régions et le gouvernement fédéral mènent une réflexion conjointe sur les objectifs stratégiques de la SNCB. Voilà aussi une recommandation très importante.

La concertation entre les différentes entités est cruciale. Il est ressorti de l'audition relative au bureau Roland Berger que, précisément, la concertation allait à vau-l'eau. L'exercice du Sénat était donc nécessaire, ne serait-ce que pour dénoncer le problème. Nous pensons avoir établi un rapport final synthétique mais en même temps très clair, qui met en avant des solutions très importantes. Souvent, nous connaissions déjà les solutions; elles étaient sur la table, mais couvertes de poussière. J'espère que ces recommandations serviront de base à un travail efficace dans les différents gouvernements.

Je vais mentionner quelques recommandations essentielles pour notre groupe. Il est, tout d'abord, urgent d'agir au niveau des structures de concertation. Mme Brouwers a notamment fait remarquer qu'il existait actuellement dix-huit structures de concertation qui, souvent, ne se réunissent plus, voire ne se sont jamais réunies, n'enregistrent plus de progrès ou dont les compétences ne sont pas clairement définies. Qui parvient encore à s'y retrouver? Notre recommandation à cet égard est très claire: le gouvernement fédéral et les Régions doivent soigneusement examiner, évaluer, passer au crible cette grande variété de structures de concertation. Les structures inutiles doivent donc être supprimées sans hésitation.

Dans le cadre de la réorganisation des structures de concertation, il doit être clair que les autorités doivent définir les objectifs stratégiques des transports publics. Il appartiendra alors aux opérateurs de traduire cette politique dans la pratique. Il y a scission des deux rôles – gestion et exploitation – qui sont actuellement étroitement imbriqués; mais pour notre groupe, ce n'est pas une mauvaise chose que ces autorités, dans le cadre d'un modèle de concertation au sein de la plateforme de l'intermodalité, définissent ensemble les principales lignes stratégiques, puis que les sociétés de transport développent davantage ces lignes et les appliquent.

La concertation entre les autorités, d'une part, et les opérateurs, d'autre part, doivent bien entendu produire plus d'avantages qu'une meilleure adéquation entre l'offre des

anderzijds, moet natuurlijk meer voordelen opleveren dan enkel en alleen een betere afstemming van het aanbod van de verschillende modi en de verschillende operatoren op elkaar. Naast het afstemmen van modi en netwerken, is er ook een afstemming nodig op het niveau van de tarieven en de ticketintegratie. Ook op dat punt is onze aanbeveling belangrijk en zinvol. De burgers zullen ons alleen maar dankbaar zijn voor die aanbeveling. Vandaag belemmeren de verschillende tarieven en betaalsystemen van de verschillende operatoren van de Gewesten het gebruik van het openbaar vervoer al te sterk. Als iemand uit Wallonië in Brussel komt werken, en eerst een bus van de TEC neemt om naar het station te gaan, vervolgens de trein neemt, en in Brussel de metro, dan moet hij daar verschillende tickets voor kopen. Dat kan beter.

De MOBIB-kaart is een goede zaak geweest, laten we die dan ook uitbreiden. Het hoeft daarom geen kaart te zijn, het kan ook via de smartphone.

Specifieke experimenten rond tariefintegratie bestaan ook al. Ik denk dan aan interessante tariefformules voor het aanbod in en rond onze steden. Ook die kunnen worden uitgebreid. Maar *first things first*: laten we eerst werk maken van ticketintegratie voordat we ons aan de nog veel moeilijkere opgave van tariefintegratie wagen. Indien we evolueren naar een sterker geïntegreerd mobiliteitsaanbod, is het ook logisch om hieraan één eengemaakte helpdesk te koppelen; bij voorkeur bereikbaar via een gratis – groen – nummer. Dit idee kan de klantvriendelijkheid alleen maar ten goede komen.

Laten we vervolgens een kat ook een kat noemen. Ook al vormen onze spoorwegen nog steeds de ruggengraat van ons openbaar vervoer, de NMBS kreunt onder zware besparingen. Die zijn zo zwaar dat er nauwelijks ruimte is voor het opstarten van nieuwe projecten. Het is een schande dat de uitbouw van het GEN, dat oorspronkelijk in 2012 klaar moest zijn, niet de gewenste vooruitgang boekt wegens een gebrek aan middelen. Dat is, mijnheer Peumans, de reden waarom die aanbeveling is geformuleerd. Het is jammer genoeg soms nodig om regeringen erop te wijzen dat beleid waarover is beslist ook gewoon moet worden uitgevoerd en dat hier middelen tegenover moeten staan.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Mevrouw Segers, ik zal u in de loop van volgende week een lijst bezorgen van ministers die verantwoordelijk zijn geweest voor de NMBS tijdens de afgelopen 25 jaar. Bekijk die eens goed en toets ze aan wat u nu heeft gezegd.

Mevrouw Katia Segers (sp.a). – Sowieso is het altijd de schuld van de socialisten.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Neen, het waren zeker niet alleen socialisten.

Uw opmerking over het GEN-verhaal is inderdaad terecht. Dit dossier sleept al aan sinds het begin van de jaren 1990. U weet dat wanneer er in dit land een andere minister komt, die andere prioriteiten heeft en met iets anders begint. De IJzeren Rijn is hiervan een mooi voorbeeld. Bij de spoorwegen discussieert men hier al 35 jaar over.

Denkt u nu echt dat door deze aanbeveling het geld plots uit de hemel zal komen vallen? Neen? Wat is dan het nut van die aanbeveling?

différents modes et des différents opérateurs. Outre la coordination des modes et des réseaux, une coordination est nécessaire quant aux tarifs et à l'intégration billettique. Notre recommandation est importante et sensée à cet égard également. Les citoyens nous en seront reconnaissants. Aujourd'hui, les différents tarifs et systèmes de paiement des opérateurs régionaux découragent le recours aux transports en commun. Une personne résidant en Wallonie qui travaille à Bruxelles prend d'abord un bus du TEC pour se rendre à la gare, puis prend le train et, une fois à Bruxelles, le métro. Elle doit acheter plusieurs billets. Il est possible d'améliorer les choses.

La carte MOBIB fut une bonne initiative; laissez-nous donc l'étendre. Une carte n'est pas nécessaire, puisqu'il est possible d'utiliser le smartphone.

Il existe déjà des expériences spécifiques portant sur l'intégration tarifaire. Je pense à des plans tarifaires intéressants pour l'offre dans et autour de nos villes. Ceux-ci peuvent également être élargis. Mais, pour commencer, procédons à l'intégration billettique avant de relever le défi encore beaucoup plus difficile de l'intégration tarifaire. Si nous nous dirigeons vers une offre de mobilité plus intégrée, il est alors logique d'y associer un helpdesk unique; de préférence accessible par un numéro – vert – gratuit. Cette idée ne peut que bénéficier au service à la clientèle.

Ensuite, appelons un chat un chat. Même si nos chemins de fer sont toujours l'épine dorsale de nos transports publics, la SNCB subit de lourdes mesures d'économies, si lourdes qu'il ne reste guère de place pour lancer de nouveaux projets.

Il est honteux que le développement du RER, qui devait être terminé en 2012, n'enregistre pas les progrès souhaités en raison d'un manque de moyens. C'est, Monsieur Peumans, la raison pour laquelle cette recommandation a été formulée. Il est, malheureusement, parfois nécessaire de signaler aux gouvernements que la politique décidée doit être réalisée et qu'il faut s'en donner les moyens.

M. Jan Peumans (N-VA). – Madame Segers, je vous communiquerai, la semaine prochaine, une liste des ministres responsables de la SNCB au cours des vingt-cinq dernières années. Examinez-la attentivement et confrontez-la à ce que vous venez de dire.

Mme Katia Segers (sp.a). – De toute manière, c'est toujours la faute des socialistes!

M. Jan Peumans (N-VA). – Non, pas seulement des socialistes.

Votre remarque sur le RER est juste. Ce dossier traîne depuis le début des années 1990. Vous savez que, dans ce pays, quand un autre ministre entre en fonction, il a d'autres priorités et commence par autre chose. Le Rhin d'acier en constitue un bon exemple. Les chemins de fer en débattent depuis trente-cinq ans.

Pensez-vous vraiment que l'argent nécessaire pour cette recommandation va subitement tomber du ciel? Non? Quelle est, alors, l'utilité de cette recommandation?

Mevrouw Katia Segers (sp.a). – Ik was ook grote voorstander van aanbeveling 25 van collega Vereeck, omdat die er precies voor zal zorgen dat de deelgewesten jaarlijks zullen moeten rapporteren.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Het probleem is natuurlijk dat wanneer één regering zegt dat ze niet rapporteert, dan rapporteert ze niet. Die is namelijk op geen enkele manier verplicht om dat te doen. Waar staat u dan met die aanbeveling?

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Indien u vanuit een dergelijk pessimisme aan politiek doet, zult u nooit veel realiseren. Ik zeg niet dat u moet volgen wat Willem van Oranje heeft gezegd – en wat ook lang mijn motto is geweest – namelijk: “het is niet nodig te hopen om te ondernemen, noch te slagen om te volharden”. Maar u kunt minstens wel proberen.

Als ik u hoor, hoor ik één groot pessimisme en één grote klaagzang dat er toch niks aan te doen is en dat we onze tijd hier zitten te verspillen. Ik heb het gevoel dat hier minstens initiatief wordt genomen en als anderen daar niet op ingaan, dan is dat hun verantwoordelijkheid. Hier kan samen worden nagedacht over wat de beste aanbevelingen zijn voor iedereen. Voor sommigen zal dat passen, voor anderen niet. Dat is de verantwoordelijkheid van elk van de partners.

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – Ik wil nog even zeggen, collega Peumans, dat u een pervers spel aan het spelen bent. De enige manier waarop regionale regeringen verantwoording moeten afleggen over aanbevelingen van onze Senaat, is inderdaad dat de deelstaatsenatoren deze aanbevelingen als een resolutie indienen in hun eigen parlement. Dat is de enige wettelijke manier waarop wij dat kunnen doen. Ik stel de vraag aan u: mogen de partijen van de meerderheid, Open Vld, CD&V deze resoluties indienen in het Vlaams Parlement? Als het antwoord neen is, dan saboteert u alles, en dan is het later gemakkelijk te zeggen dat de Senaat niet heeft gefunctioneerd, omdat u hem ook niet laat functioneren en er een soort van slot op zet.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Open Vld en CD&V hebben geen toelating nodig van de N-VA. Als we een initiatief nemen met alle partijen die dat willen, dan kunnen wij dat gewoon doen.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA). – Collega Vereeck, men hoeft niet in het Vlaams Parlement te zitten om de stukken te lezen. Lees de resoluties die zijn ingediend en kamerbreed gestemd: daar staat alles in over tarieven, over hoe we omgaan met regierol en operatoren, de rol van de overheden, de randparkings, het betrekken van lokale besturen, enzovoort. Dus neen, wij hebben geen aanbevelingen nodig van de Senaat om Vlaamse resoluties te maken. Ik heb goed nieuws: die resoluties zijn er, ze zijn goedgekeurd en in uitvoering en de minister is het beleid aan het uitrollen. Als u vraagt of er in het Vlaams Parlement een resolutie komt die deze aanbevelingen bevat, dan is het antwoord neen, want die resoluties waren in tempore non suspecto al volledig aangenomen in het Vlaams Parlement.

Mevrouw Karin Brouwers (CD&V). – Ik stel hier met stijgende verbazing een aantal zaken vast. Mevrouw de Ridder, u zegt dat er geen rapportering zal gebeuren en dat we in de Senaat geen controlebevoegdheid hebben op, pakweg, minister Weyts. Dat klopt, en dat weet ik wel, maar het staat

Mme Katia Segers (sp.a). – *J'étais aussi tout à fait favorable à la recommandation n° 25 de M. Vereeck, dans laquelle il est prévu que les Régions devront remettre un rapport annuel.*

M. Jan Peumans (N-VA). – *Le problème est évidemment que quand un gouvernement dit qu'il ne présentera pas de rapport, il ne présente pas de rapport. Il n'est en aucun cas obligé de le faire. Quel est, alors, le sens de cette recommandation?*

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Si vous faites de la politique avec un tel pessimisme, vous ne réaliserez jamais grand-chose. Guillaume d'Orange a dit – ce fut d'ailleurs longtemps ma devise – que «point n'est besoin d'espérer pour entreprendre, ni de réussir pour persévérer». Je ne dis pas que vous devriez appliquer cette devise, mais vous pourriez au moins essayer.*

En vous écoutant, j'entends des propos très pessimistes et une longue complainte défaitiste; pour vous, nous sommes en train de perdre notre temps. Au moins, nous prenons une initiative et si d'autres ne réagissent pas, c'est leur responsabilité. Nous pouvons, ici, réfléchir ensemble à des recommandations qui soient les meilleures pour tout le monde. Elles conviendront à certains et pas à d'autres. C'est la responsabilité de chacun des partenaires.

M. Lode Vereeck (Open Vld). – *Monsieur Peumans, vous êtes en train de jouer un jeu pervers. La seule façon de contraindre les gouvernements régionaux à faire preuve de responsabilité concernant les recommandations du Sénat, c'est que les sénateurs des entités fédérées les déposent sous forme de résolution dans leurs Parlements respectifs. C'est le seul moyen légal que nous pouvons utiliser. Je vous pose la question suivante: les partis de la majorité – l'Open Vld et le CD&V – peuvent-ils soumettre ces résolutions au Parlement flamand? Si la réponse est non, alors, vous sabotez tout, et il sera facile de dire ensuite que le Sénat n'a pas fonctionné, parce que vous ne le laissez pas fonctionner et qu'en quelque sorte, vous le bâillonnez.*

M. Bert Anciaux (sp.a). – *L'Open Vld et le CD&V n'ont pas besoin de l'autorisation de la N-VA. Nous pouvons prendre une initiative avec tous les partis qui le souhaitent.*

Mme Annick De Ridder (N-VA). – *Monsieur Vereeck, vous ne devez pas siéger au Parlement flamand pour lire les documents. Lisez les résolutions déposées et votées: vous y trouverez tout concernant les tarifs, la façon dont nous traitons avec les parties intéressées, le rôle des autorités, les parkings de délestage, l'implication des autorités locales, etc. Donc, non, nous n'avons pas besoin de recommandations du Sénat pour adopter des résolutions. J'ai une bonne nouvelle: ces résolutions existent, elles ont été adoptées, sont en cours d'exécution et le ministre est en train de déployer la politique. Si vous demandez si le Parlement flamand a reçu une proposition de résolution reprenant ces recommandations, la réponse est non, parce que ces résolutions ont déjà été adoptées, in tempore non suspecto.*

Mme Karin Brouwers (CD&V). – *Je constate ici certaines choses avec un étonnement croissant. Madame De Ridder, vous dites qu'il n'y aura pas de rapports et que le Sénat n'a aucun pouvoir de contrôle sur, en résumé, le ministre Weyts. C'est vrai, et je le sais bien, mais en tant que parlementaire*

mij als Vlaams parlements lid toch vrij om na verloop van een jaar op zijn minst vragen te stellen aan minister Weyts om te zien hoever hij intussen staat, zelfs in zijn bilaterale besprekingen met Brussel. Ik heb het er al een paar keer over gehad in het Vlaams Parlement, maar het Memorandum of Understanding met minister Pascal Smet is er bij mijn weten nog altijd niet. Zo gaan de zaken inderdaad niet vooruit. Ik vond het heel goed dat de heer Peumans daarstraks zei dat het vijf jaar had geduurd om die MOBIB-kaart in te voeren. Waarom moet dat allemaal zo lang duren? Precies daarom staat in deze aanbevelingen: zet u samen met zijn vieren in een beslissingsorgaan, waar ieder vanuit zijn eigen autonomie natuurlijk met zijn standpunt komt. Dan moet er misschien ooit wel eens een compromis worden gesloten en dat is voor sommigen blijkbaar een heel groot probleem, maar dat is toch de essentie van aan politiek doen om ergens te geraken ten behoeve van de reiziger. We gaan het land toch niet platleggen? U doet met de N-VA op den duur hetzelfde als de vakbonden. U legt de politiek lam op het federale niveau.

Mevrouw Katia Segers (sp.a). – Collega Brouwers maakte een zeer terechte opmerking. De N-VA-fractie is zeer groot, maar heeft geen absolute meerderheid. Als Open Vld en CD&V een resolutie indienen zullen wij die steunen.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Mevrouw de voorzitter, ik vind dat ik dit soort opmerkingen als voorzitter van het Vlaams Parlement niet hoeft te pikken. Als er sprake is van depressie en perversiteit, voel ik mij niet aangesproken.

Ik heb daarstraks heel duidelijk gezegd dat ik voor een rechtstreekse dialoog ben. Ik heb trouwens in de vorige legislatuur het voorbeeld gegeven in overleg met de toenmalige voorzitter van het Brusselse Parlement, mevrouw Dupuis, en met de toenmalige voorzitter van het Waals Parlement, de heer Dupriez. Wij zijn ermee begonnen commissies bijeen te roepen over dit soort problemen. Zoals gezegd, heb ik de heer Picqué vorige week in het Vlaams Parlement uitgenodigd voor een officieel bezoek. Ik heb met hem afgesproken dat het goed zou zijn als men op politiek vlak bij de uitvoerende macht niet tot een dialoog komt, dat het perfect mogelijk moet zijn dat wij als parlement die dialoog wel aangaan.

Bovendien zou ik niet dulden dat mevrouw Brouwers of wie dan ook geen resoluties zou mogen indienen of geen vragen zou mogen stellen over de uitvoering van het beleid. Op het spreekgestoelte heb ik dat helemaal niet gezegd, u moet ons dergelijke zaken niet in de mond leggen.

Mevrouw De Ridder heeft gezegd, en ik heb dat daarnet herhaald, dat we naar aanleiding van de beheersovereenkomst een resolutie hebben aangenomen met een aantal aanbevelingen. De meeste elementen die in de voorliggende aanbevelingen staan, komen ook voor in die resolutie en in de beheersovereenkomst met de Vlaamse regering.

Mevrouw Brouwers kan te allen tijde minister Weyts ondervragen en hem vragen hoe het bijvoorbeeld staat met de tariefintegratie of met de afstemming van één en ander. Het staat mevrouw Brouwers helemaal vrij om dat te doen. Ik zou niet bij deze fractie willen horen als er gezegd zou worden wat men wel en niet mag doen.

Mijnheer Vereeck, daarstraks zei u aan mij dat ik een aantal zaken niet mocht ter sprake brengen in de commissie omdat

flamande, je suis libre de demander, dans un an, au ministre Weyts où il en est entre-temps, même dans ses négociations bilatérales avec Bruxelles. J'ai déjà abordé le sujet plusieurs fois au Parlement flamand, mais à ma connaissance, il n'existe toujours pas de mémorandum d'entente avec le ministre Pascal Smet. Cela ne fera pas progresser les choses. M. Peumans vient de rappeler qu'il avait fallu cinq ans pour mettre en œuvre la carte MOBIB. Pourquoi tout cela prend-il tant de temps?

La réponse se trouve dans ces recommandations: mettez-vous à quatre dans un organe de décision, où chacun, sur la base de sa propre autonomie, a sa propre position. Il se peut qu'un compromis doive être conclu, ce qui constitue apparemment un très gros problème pour certains, mais c'est l'essence même du métier de politique: aboutir à un résultat au profit du voyageur. Nous n'allons quand même pas paralyser le pays. Finalement, la N-VA se comporte comme les syndicats. Vous paralysez la politique au niveau fédéral

Mme Katia Segers (sp.a). – Mme Brouwers a formulé une remarque tout à fait pertinente. Le groupe N-VA est très grand, mais il n'a pas la majorité absolue. Si l'Open Vld et le CD&V déposent une résolution, nous la soutiendrons.

M. Jan Peumans (N-VA). – Madame la Présidente, en tant que président du Parlement flamand, je n'ai pas à encaisser ce genre de remarques. Je ne me sens pas visé par ces allusions à la dépression et à la perversité.

J'ai dit très clairement que j'étais pour un dialogue direct. Lors de la législature précédente, j'ai d'ailleurs donné l'exemple, en concertation avec l'ancienne présidente du Parlement bruxellois, Mme Dupuis, et avec l'ancien président du Parlement wallon, M. Dupriez. Nous avons commencé à convoquer les commissions pour examiner ces questions. Comme cela a été dit, j'ai invité M. Picqué, la semaine dernière, au Parlement flamand pour une visite officielle.

Nous sommes convenus que ce serait bien si, sur le plan politique, l'exécutif n'entamait pas un dialogue alors que celui-ci pouvait parfaitement être engagé au niveau parlementaire.

En outre, je ne tolérerais pas que Mme Brouwers ou toute autre personne ne puisse pas déposer des résolutions ou poser des questions sur la mise en œuvre de la politique. Je n'ai pas dit cela; ne nous attribuez pas de telles paroles.

Mme De Ridder a dit, et je viens de le répéter, qu'à la suite de la conclusion du contrat de gestion, nous avons adopté une résolution contenant un certain nombre de recommandations. La plupart des éléments contenus dans les présentes recommandations figurent aussi dans cette résolution et dans le contrat de gestion conclu avec le gouvernement flamand.

Mme Brouwers peut, à tout moment, interroger le ministre Weyts et lui demander où en est, par exemple, l'intégration tarifaire ou les questions de coordination. Mme Brouwers est parfaitement libre de le faire. Je ne voudrais pas appartenir à ce groupe si l'on me disait ce que je peux et ne peux pas faire.

Monsieur Vereeck, vous m'avez dit que je ne pouvais pas soumettre certains dossiers à la commission parce qu'ils n'avaient rien à voir avec le Sénat. Je n'ai pas à supporter de telles remarques. Je suis libre de dire ce que je veux et cette

het niets te maken heeft met de Senaat. Ik hoop dat ook van u niet te pikken. Ik ben vrij om te zeggen wat ik wil en die vrijheid heeft iedere volksvertegenwoordiger en iedere senator.

Mevrouw Karin Brouwers (CD&V). – Ik merk dat de leden van de overkant van de taalgrens veel interesse betonen voor de resoluties in het Vlaams Parlement. Deze in verband met het openbaar vervoer handelen erover dat de regie terug meer naar de overheid zou moeten worden gebracht. Operatoren hebben nu veel macht, omdat ze alle kennis over het openbaar vervoer bij zichzelf centraliseren.

De rest van het verhaal vervat in de aanbevelingen gaat onder meer over een betere coördinatie en het oprichten van een beslissingsorgaan door het sluiten van een nieuw samenwerkingsakkoord. Alle genodigden op de hoorzittingen waren het erover eens dat de bestaande samenwerkingsakkoorden verouderd zijn en opnieuw onder de loep moeten worden genomen. Zij staan een globaal nieuw akkoord voor waarin de grensoverschrijdende materies worden aangepakt.

Dat hebben we tot nu toe nog niet kunnen bespreken in het Vlaams Parlement. In het verslag is sprake van een jaar. Ik wil de minister wel wat meer tijd gunnen, maar daarvan moet wel werk worden gemaakt door de diverse bevoegde ministers. Daarvoor is enkel politieke wil nodig, ten behoeve van de reiziger. Mevrouw de Bethune als gebruiker van het openbaar vervoer heeft het daarnet erg plastisch uitgedrukt. Ik kan het er alleen maar mee eens zijn.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V). – De meerwaarde van de Senaat is dat we het samen formuleren, dus met leden van de diverse deelparlementen, en dat we samen een conclusie hebben bereikt. Dat moet de hefboom zijn om acties op gang te brengen die op korte termijn resultaten opleveren.

Mevrouw Katia Segers (sp.a). – De troef van het voorliggende informatieverlag is net dat over de grenzen van de Gewesten heen heldere aanbevelingen worden geformuleerd die alle Gewesten aangaan en die de respectieve regeringen er hopelijk kunnen toe aanzetten om eindelijk werk te maken van de tenuitvoerlegging van de noodzakelijke voorstellen die we hebben gedaan.

Laten we samen werk maken van een sterk, performant, efficiënt openbaar vervoer dat over de grenzen van de Gewesten heen optimaal is afgestemd. Dat was het opzet. Onze aanbevelingen dragen daartoe bij.

Wij kunnen hier het verschil maken en ervoor zorgen dat het fileleed in ons land voor een deel wordt opgelost.

Mijn fractie zal het informatieverlag dan ook aannemen, ook al hadden we op sommige punten verder willen gaan.

Ik dank de commissievoorzitter, die de werkzaamheden uitstekend heeft begeleid. Ik dank mevrouw Brouwers, die het initiatief heeft genomen. Ik dank ook oud-collega Lieten, die namens onze fractie het begin van de werkzaamheden heeft bijgewoond.

liberté, tous les députés et tous les sénateurs en jouissent.

Mme Karin Brouwers (CD&V). – *Je note que les membres provenant de l'autre côté de la frontière linguistique montrent beaucoup d'intérêt pour les résolutions du Parlement flamand. Celles qui portent sur les transports publics traitent du fait que la régie devrait revenir davantage aux autorités. Les opérateurs ont aujourd'hui beaucoup de pouvoir parce qu'ils centralisent dans leur giron toutes les connaissances relatives aux transports publics.*

Le reste de ce qui est contenu dans les recommandations concerne notamment une meilleure coordination et la création d'un organe décisionnel grâce à la conclusion d'un nouvel accord de coopération. Toutes les personnes invitées aux auditions étaient d'accord pour dire que les accords de coopération existants sont dépassés et doivent être réexaminés. Elles préconisent un nouvel accord global abordant les matières transfrontalières.

Nous n'avons jusqu'à présent pas encore pu en discuter au Parlement flamand. Dans le rapport, il est question d'une année mais je veux accorder plus de temps au ministre. Les différents ministres compétents doivent toutefois beaucoup y travailler. Une certaine volonté politique est nécessaire pour ce faire, au profit du voyageur. Mme de Bethune, en tant qu'utilisatrice des transports publics, vient de l'exprimer dans des termes très imagés. Je ne peux que partager son avis.

Mme Brigitte Grouwels (CD&V). – *La plus-value du Sénat réside dans le fait que nous le formulons ensemble, donc avec les membres des divers parlements des entités fédérées, et que nous soyons parvenus à une conclusion ensemble. Cela doit servir de levier pour lancer des actions susceptibles de produire des résultats à court terme.*

Mme Katia Segers (sp.a). – *L'atout du présent rapport d'information est justement de contenir des recommandations claires formulées par-delà les frontières des régions, recommandations qui engagent toutes les régions et qui, je l'espère, peuvent inciter leurs gouvernements respectifs à enfin travailler à l'application des nécessaires propositions que nous avons faites.*

Travaillons ensemble à des transports publics forts, performants et efficaces, harmonisés de manière optimale par-delà les frontières des Régions. Tel était le projet. Nos recommandations y contribuent.

Nous pouvons ici faire la différence et veiller à ce que, dans notre pays, le problème des bouchons soit partiellement résolu.

Mon groupe adoptera dès lors le rapport d'information, même si nous aurions voulu aller plus loin sur certains points.

Je remercie le président de la commission qui a excellemment dirigé les travaux. Je remercie Mme Brouwers qui a pris l'initiative. Je remercie aussi notre ancienne collègue Ingrid Lieten qui a, au nom de notre groupe, assisté au début des travaux.

Mevrouw Karin Brouwers (CD&V). – Ik vrees dat ik in herhaling zal vallen, want heel wat punten die ik hier in mijn tekst heb staan, heb ik al gehoord, vooral uit de mond van de vorige twee sprekers. Toch doe ik nog maar eens mijn verhaal.

Files ondermijnen onze aantrekkingskracht voor investeerders en hebben een hoge economische en milieukost. Dat is een van de weinig verrassende conclusies die de Europese Commissie afgelopen woensdag in haar landenspecifieke aanbevelingen trok. Vlaanderen en Brussel slibben dicht. Twee op de drie verplaatsingen maakt de Vlaming met de auto. De afgelopen tien jaar is ons wagenpark met 15% gegroeid tot bijna 5,6 miljoen personenwagens in 2015, onder andere door het fiscaal gunstregime voor bedrijfswagens.

Niet alleen de Europese Commissie trekt aan de alarmbel. Deze week konden we in *De Standaard* ook een striemend opiniestuk van enkele topmanagers lezen. Zij schuiven vijf werven, waaronder mobiliteit, naar voren voor de *failed state* die België zou zijn. Ook al is die term kort door de bocht en zijn er bij hun analyses heel wat pertinente kanttekeningen te plaatsen, het voorstel van de topmanagers heeft de verdienste constructief te zijn. Ze zetten transversale samenwerking en overleg centraal. Dat kunnen wij vanuit de Senaat alleen maar ondersteunen.

Ik wil de heer Lauwers van de MIVB toch nog even citeren. In een van onze vele vergaderingen zei hij: “Van zodra de Gewesten bevoegd waren voor de nieuw verworven beleidsdomeinen, hadden ze de neiging zich op zichzelf terug te plooiën en weinig rekening te houden met wat er op enkele kilometers buiten het eigen grondgebied gebeurde. Wat in een eerste fase een voordeel was – een sterke focus om de eigen problemen aan te pakken – werd een nadeel – minder efficiënte oplossingen door een gebrek aan integratie en samenwerking.” Bij grensoverschrijdende problemen stuiten we dus op de limieten van de bestaande staatsstructuur.

Samenwerkingsfederalisme is voor CD&V de enig werkbare oplossing. Samenwerking en overleg zijn ook de sleutelwoorden om tot een geïntegreerd openbaar vervoer te komen. Dat geïntegreerd openbaarvervoersysteem is nodig om mensen te overtuigen de wagen aan de kant te laten staan en uit de files op trein, tram, bus en metro te stappen. Dat er op het vlak van samenwerking en overleg iets schort, hebben de hoorzittingen van het afgelopen jaar duidelijk aangetoond. Er is geen gebrek aan overlegorganen – we hebben er 18 geteld – integendeel, er zijn er zo veel dat we door de bomen het bos niet meer zien. Veel bestaan echter enkel op papier en komen zelfs nooit samen. De overlegorganen hebben vaak geen dwingende agenda of doelstellingen.

Eenzelfde vrijblijvendheid vinden we terug in de beheerscontracten tussen de overheid en de operatoren. In al deze contracten wordt zonder uitzondering het belang van intermodaliteit tussen de openbaarvervoersmodi in de verf gezet. Er is echter geen stok achter de deur om de naleving ervan af te dwingen, zodat ze vaak dode letter blijven. Een pertinent voorbeeld daarvan, en meteen ook de aanleiding tot het informatieverlag, is de totstandkoming van het Vervoersplan 2014 van de NMBS. Ondanks herhaaldelijk aandringen van De Lijn heeft de NMBS het plan zonder overleg uitgewerkt. Slechts drie maanden vóór het in werking trad, werd het formeel naar De Lijn doorgestuurd. De Lijn

Mme Karin Brouwers (CD&V). – *Je crains de tomber dans la répétition car j'ai déjà entendu de nombreux points figurant dans mon texte, surtout dans la bouche des deux intervenants précédents. Je ferai quand même mon intervention.*

Les bouchons nuisent à notre attractivité vis-à-vis des investisseurs et ont un coût économique et environnemental élevé. C'est une des conclusions peu étonnantes que la Commission européenne a tirées mercredi dernier dans ses recommandations spécifiques à chaque pays. La Flandre et Bruxelles se congestionnent. Le Flamand effectue deux déplacements sur trois en voiture. Au cours de ces dix dernières années, notre parc automobile a augmenté de 15% pour atteindre près de 5,6 millions de voitures individuelles en 2015, notamment à cause du régime fiscal favorable des voitures de société.

La Commission européenne n'a pas été la seule à tirer la sonnette d'alarme. Cette semaine, nous avons aussi pu lire dans De Standaard une carte blanche cinglante de quelques topmanagers. Ils suggèrent cinq chantiers concernant entre autres la mobilité pour le failed state que serait la Belgique. Même si cette expression est facile et même si leur analyse contient de nombreuses observations pertinentes, la proposition des topmanagers a le mérite d'être constructive. Ils confèrent une place centrale à la collaboration transversale et à la concertation. Depuis le Sénat, nous ne pouvons que soutenir ce point de vue.

Je voudrais quand même citer M. Lauwers de la STIB. Lors de l'une de nos réunions, il a dit: «Dès que les Régions se sont vu confier les nouvelles compétences, elles ont eu tendance à se replier sur elles-mêmes et à ne guère tenir compte de ce qui se passait à quelques kilomètres de leur territoire. Ce qui, dans un premier temps, constituait un avantage – une forte incitation à régler ses propres problèmes – devint un inconvénient: les solutions se révélèrent moins efficaces du fait d'un manque d'intégration et de coopération.» Lorsque des problèmes transfrontaliers se posent, nous nous heurtons donc aux limites de l'architecture institutionnelle existante.

Pour le CD&V, le fédéralisme de coopération est la seule solution opérationnelle. La coopération et la concertation sont aussi les mots clés pour aboutir à un système de transports publics intégré. Celui-ci est nécessaire pour convaincre les gens de délaisser leur voiture et d'échapper aux bouchons grâce au train, au tram, au bus et au métro. Les auditions qui ont eu lieu au cours de l'année écoulée ont clairement montré que quelque chose cloche en ce qui concerne la coopération et la concertation. On ne manque pas d'organes de concertation; nous en avons dénombré 18. Au contraire, il y en a tant que les arbres cachent la forêt. Nombre de ces organes n'existent toutefois que sur papier et ne se réunissent même jamais. Les organes de concertation n'ont souvent aucun agenda ou objectif contraignants.

Nous retrouvons pareille absence d'engagement dans les contrats de gestion conclus entre les autorités et les opérateurs. Tous ces contrats, sans exception, mettent l'accent sur l'importance de l'intermodalité entre les modes de transports publics. Il n'existe toutefois aucun incitant pour imposer le respect de ce principe, si bien qu'il reste souvent lettre morte. L'application du plan de transport 2014 de la

diende dan in allerijl wijzigingen aan te brengen in de uurregeling van bijna 400 van de 1 000 buslijnen. Reizigers konden daardoor ook pas laat worden geïnformeerd.

Niet alleen op het vlak van de dienstregeling, ook in de uitbouw van een gebruiksvriendelijke infrastructuur, het verstrekken van informatie en de communicatie in het algemeen, het bepalen van tarieven en ticketing is de afstemming vaak ver te zoeken. Dat komt het gebruiksgemak voor de reiziger niet ten goede.

Ik geef een voorbeeld dat ik vaak in de commissie heb aangehaald, omdat het goed aangeeft waar het fout loopt. Een kind van gescheiden ouders, waarbij de moeder in het Vlaams Gewest woont en de vader in het Waals Gewest, moet in het kader van het co-ouderschap om tussen school en thuis te pendelen twee abonnementen hebben: een van De Lijn en een van de TEC. Dit betekent dubbele kosten voor iemand die eigenlijk niet meer gebruik maakt van het openbaar vervoer dan iemand die zich maar binnen één Gewest verplaatst.

Binnen Brussel zijn dergelijke gecombineerde abonnementen wel al mogelijk. De JUMP- en MOBIB-kaarten die toegang geven tot alle operatoren van het grondgebied, zijn voorbeelden van hoe het wel goed gaat. Die systemen zouden moeten worden uitgebreid naar de rest van het land. Voor de reiziger zou het niet mogen uitmaken of hij op een bus zit van De Lijn of de TEC. Om de concurrentie met de auto aan te kunnen, moeten de schotten tussen de openbaarvervoermaatschappijen worden opengebrouwen en moeten overstappen zonder enige hindernis kunnen geschieden. Infrastructuur, informatie, ticketing, vervoersaanbod moeten optimaal op elkaar worden afgestemd.

Eén van de belangrijkste lessen die onze fractie heeft getrokken uit de hoorzittingen is dat de vrijblijvendheid uit het overleg en de samenwerking moeten worden gehaald. Het heeft geen zin zich kapot te vergaderen – als men al vergadert – als er geen finaliteit aan is verbonden. Wij pleiten ervoor om alle overbodige overlegstructuren te schrappen en ijveren voor één doeltreffend beslissingsorgaan dat de regie voert over alle operator overschrijdende knelpunten inzake netwerk, tarieven, publicatie, enzovoort.

De Gewesten en de federale overheid moeten de krijtlijnen van deze integratie vastleggen in een nieuw, omvattend samenwerkingsakkoord. Wij spiegelen ons graag aan het voorbeeld van Viapass. Dat is een voorbeeld van hoe de Gewesten er wel in geslaagd zijn een moeilijk en delicaat proces, de kilometerheffing voor vrachtwagens, samen tot een goed einde te brengen. In een samenwerkingsakkoord hebben ze de contouren vastgelegd en vervolgens heeft ieder, binnen zijn eigen bevoegdheden, hier invulling aan gegeven. Ook vragen we dat in dit nieuwe beslissingsorgaan een gemeenschappelijk mobiliteitsplan wordt uitgetekend. Dat plan wordt vervolgens vertaald in de verschillende vervoersplannen van elke vervoersmaatschappij afzonderlijk, die optimaal op elkaar afgestemd worden.

We hebben in de hoorzittingen gemerkt dat het momentum er is om tot een echte samenwerking te komen. Waar vroeger de verschillende operatoren elkaar als concurrenten zagen, is ondertussen het inzicht gerijpt dat samenwerken loont. Een voorbeeld hiervan is dat de NMBS zich nu wel geëngageerd

SNCB en est un exemple pertinent et il constitue en même temps le point de départ du rapport d'information. Malgré les demandes insistantes et répétées de De Lijn, la SNCB a élaboré le plan sans concertation. Ce n'est que trois mois avant son entrée en vigueur qu'il a été formellement transmis à De Lijn. Celle-ci a dû apporter en quatrième vitesse des modifications dans les horaires de près de 400 de ses mille lignes de bus. Les voyageurs n'ont dès lors pu être informés que tard.

Il est souvent difficile d'harmoniser les horaires mais aussi le développement d'infrastructures conviviales, la diffusion d'informations et la communication en général, la fixation de tarifs et le ticketing. Tout cela ne sert pas la facilité d'utilisation par le voyageur.

Voici un exemple que j'ai souvent cité en commission parce qu'il montre bien où ça coince. Un enfant de parents divorcés, dont la mère habite en Région flamande et le père en Région wallonne, doit, dans le cadre de la coparentalité, détenir deux abonnements pour faire la navette entre l'école et son domicile: un de De Lijn et un des TEC. Cela signifie un coût deux fois plus élevé pour quelqu'un qui, en fin de compte, n'utilise pas davantage les transports publics qu'une personne qui ne se déplace qu'au sein d'une seule Région.

À Bruxelles, de tels abonnements combinés sont déjà possibles. Les cartes JUMP et MOBIB qui donnent accès à tous les opérateurs actifs sur le territoire régional, sont des exemples de la manière dont ça doit fonctionner correctement. Ils devraient être étendus au reste du pays. Pour le voyageur, se trouver dans un bus de De Lijn ou des TEC ne devrait avoir aucune importance. Pour concurrencer la voiture, les cloisons entre les sociétés de transports publics doivent être abattues et les correspondances doivent pouvoir avoir lieu sans obstacle. Les infrastructures, l'information, le ticketing et l'offre de transport doivent être harmonisées de manière optimale.

Une des principales leçons que notre groupe a tirées des auditions est que le caractère facultatif de la concertation et de la coopération doit disparaître. À quoi bon se réunir – quand on se réunit – si l'on ne se fixe pas d'objectif? Nous plaçons pour que toutes les structures de concertation superflues soient supprimées et nous défendons avec ardeur la création d'un organe de décision efficace qui assure la régulation de toutes les difficultés partagées par plusieurs opérateurs relatives au réseau, aux tarifs, à la publication, etc.

Les Régions et le pouvoir fédéral doivent établir le cadre de cette intégration dans un nouvel accord de coopération global. Nous prenons volontiers exemple sur Viapass. C'est un exemple de la manière dont les Régions ont réussi à mener ensemble à bien un processus difficile et délicat, la taxe kilométrique des camions. Dans un accord de coopération, elles ont dessiné les contours et chacune y a ensuite donné du contenu, dans le cadre de ses propres compétences. Nous demandons nous aussi qu'au sein de ce nouvel organe de décision soit élaboré un plan de mobilité commun. Ce plan doit ensuite être décliné dans les plans de transport des différentes sociétés, dans un souci d'harmonisation optimale.

Nous avons souligné lors des auditions que c'est le moment d'aboutir à une vraie coopération. Alors que les différents

heeft om voor haar nieuw vervoersplan, dat in 2017 in werking treedt, uitvoerig de andere operatoren te consulteren en erbij te betrekken. Dat is volop bezig.

Tot slot stip ik nog aan dat intermodaliteit niet alleen over de afstemming tussen trein, tram, bus en metro gaat, maar dat ook de fiets een steeds belangrijker plaats inneemt in de vervoersketen. In ons verslag nemen we dan ook heel wat aanbevelingen aan de operatoren op om het fietsgebruik te vergemakkelijken.

Om te besluiten kom ik nog even terug op het opiniestuk van de CEO's.

Ons federalisme is niet eenvoudig, maar als men goed samenwerkt, is heel wat mogelijk. Een duidelijke taakverdeling, een sterke sturing en een gemeenschappelijk project moeten een en ander mogelijk maken.

Dat gemeenschappelijk project hebben we hier en het is urgenter dan ooit: sterk en kwaliteitsvol openbaar vervoer als volwaardig alternatief voor de wagen. Wij hopen dat de overheden en operatoren onze aanbevelingen ter harte nemen en dat we zo die ambitie mee vorm kunnen geven.

De heer Christophe Bastin (cdH). – *Vooreerst wens ik de voorzitter van de commissie te danken, evenals de diensten van de Senaat en de twee rapporteurs die de commissie unaniem heeft gekozen.*

Men moet geen mobiliteitsexpert zijn om vast te stellen dat Brussel één van de steden is met de meeste verkeersproblemen in de wereld. Uit de verkeerscongestiestudie van INRIX en TomTom blijkt trouwens dat men twee keer meer tijd nodig heeft om tijdens de spitsuren naar Brussel te gaan dan in de daluren.

De toestand zal niet verbeteren. Volgens het Federaal Planbureau zullen er bij een ongewijzigd beleid tegen 2030 19% meer auto's en 30% meer vrachtwagens op onze wegen rijden. Zo zal men om heen en weer tussen Namen en Brussel te rijden, ten minste vijftien tot twintig minuten meer moeten uittrekken. Dat betekent een reistijd van meer dan drie uur, maar ook meerkosten, in de eerste plaats op menselijk vlak: vermoeidheid, stress, tijdverlies, een impact op het gezinsleven, ziekten die verband houden met luchtvervuiling. Volgens de laatste peilingen van Securex vinden 34% van de pendelaars hun traject moeilijk. Voor degenen die in Brussel werken is dat zelfs 43%.

Daarnaast zijn er de economische kosten: de Kamer van Koophandel van Brussel schat de kostprijs van verkeersopstoppingen op 511 miljoen euro, waarvan 375 miljoen directe kosten en 136 miljoen indirecte kosten, verbonden aan de luchtvervuiling, de opwarming van de aarde, geluidshinder of ongevallen. De OESO bevestigt dat die kosten kunnen oplopen tot 2% van het Brusselse bbp als we rekening houden met de verkeersopstoppingen, de verloren uren, de luchtvervuiling en de werkverstoringen.

Tot slot zijn er ook nog de milieukosten: door de toename van CO₂-uitstoot en fijnstof ten gevolge van het autoverkeer.

opérateurs se voyaient autrefois comme des concurrents, est entretemps née la conviction que la coopération paie. Un exemple en est que la SNCB s'est aujourd'hui engagée à consulter largement et à impliquer les autres opérateurs dans son nouveau plan de transport qui entrera en vigueur en 2017. Cette opération est en cours.

Enfin, je souligne non seulement que l'intermodalité concerne l'harmonisation entre les trains, les trams, les bus et le métro mais aussi que le vélo occupe une place de plus en plus importante dans la chaîne de transport. Dans notre rapport, nous reprenons dès lors de nombreuses recommandations destinées aux opérateurs et visant à faciliter l'utilisation du vélo.

Pour conclure, je reviendrai sur la carte blanche des CEO.

Notre fédéralisme n'est pas simple mais, si on coopère bien, de nombreuses choses sont possibles. Une répartition claire des tâches, un pilotage ferme et un projet commun doivent conduire à de belles réalisations.

Nous disposons ici de ce projet commun et il est plus urgent que jamais: des transports publics forts et de qualité en tant qu'alternative à part entière à la voiture. Nous espérons que les autorités et les opérateurs auront à cœur de suivre nos recommandations et que nous nous pourrons ainsi contribuer à concrétiser cette ambition.

M. Christophe Bastin (cdH). – *Tout d'abord, je tiens à remercier le président de la commission pour le travail effectué, ainsi que les services du Sénat et nos deux rapporteurs dont le choix a manifestement fait l'unanimité en commission.*

Il ne faut pas être un expert en mobilité pour constater que Bruxelles fait partie des villes les plus embouteillées au monde, comme en témoignent les indices de congestion routière développés par les sociétés INRIX et TomTom: pour se rendre à Bruxelles aux heures de pointe, il faut deux fois plus de temps qu'aux heures creuses.

La situation ne va pas s'améliorer. Selon le Bureau fédéral du plan, à politique constante, il y aurait en 2030 sur nos routes 19% de voitures supplémentaires et 30% de camions en plus. Concrètement, pour se rendre de Namur à Bruxelles, il faudra compter au moins quinze à vingt minutes supplémentaires pour l'aller-retour, ce qui représente plus de trois heures de trajet. De plus, cette situation a un coût majeur. D'abord, un coût humain: fatigue, stress, perte de temps, vie familiale difficile, maladies liées à la pollution de l'air. Selon les dernières enquêtes de Securex, 34% des navetteurs trouvent leurs trajets pénibles. Ils sont même 43% pour ceux qui travaillent à Bruxelles.

Ensuite, un coût économique: la Chambre de commerce de Bruxelles estime le coût économique des embouteillages à 511 millions d'euros dont 375 millions de coûts directs et 136 millions de coûts indirects, liés à la pollution de l'air, au réchauffement climatique, aux nuisances sonores ou encore aux accidents. L'OCDE affirme pour sa part que ce coût peut aller jusqu'à 2% du PIB bruxellois si nous tenons compte de l'ensemble des coûts de la congestion routière, des heures perdues, de la pollution et des perturbations au travail.

Enfin, un coût environnemental: par la multiplication des émissions de CO₂ et des particules fines issues de la

Het mobiliteitsprobleem is dus belangrijk en we moeten opgewassen zijn tegen de uitdagingen inzake mobiliteit op nationaal niveau. Belangrijk is dat er overleg is tussen de beleidsniveaus om een geïntegreerde mobiliteit te ontwikkelen, teneinde de levenskwaliteit van onze landgenoten – de gebruikers of de werknemers – te verbeteren en de competitiviteit van onze bedrijven te steunen.

Om de burgers een snel transport te garanderen moet worden nagedacht over de dienstregeling van de treinen en de bussen. De dienstregeling moet ook overeenkomen met de schooluren, zodat de verplaatsingen met het openbaar vervoer, in het bijzonder in landelijke gebieden, niet wordt belemmerd.

We zijn ook voorstander van de aanleg van overstapparkings op strategische plaatsen voor autobestuurders, vooral aan de rand van de steden, zodat ze hun reis met het openbaar vervoer kunnen voortzetten.

Een ticket- en tariefintegratie is essentieel om het gebruik van het gemeenschappelijk vervoer aan te moedigen en het leven van onze landgenoten te vergemakkelijken.

Een andere vaststelling is dat er tussen de 700 à 900 miljoen euro zou ontbreken om de aanleg van vier sporen op alle GEN-lijnen te vervolledigen, meer in het bijzonder de werken op de lijnen 124 en 161.

In België is de verdeelsleutel van de financiële middelen voor de regionale infrastructures gebaseerd op de bevolkingsleutel, in plaats van op een territoriale sleutel, bijvoorbeeld de oppervlakte of de nood aan infrastructuur. De verdeelsleutel 60-40 is nodig, zowel voor de samenstelling van het budget als voor de reële besteding van de middelen. Deze verdeelsleutel heeft evenwel zware gevolgen voor het spoorverkeer. Als hij op termijn moet worden gewijzigd om beter rekening te kunnen houden met de realiteit van de infrastructures in elk landsgedeelte, dan is de oplossing op korte termijn de nalevingsclausule van deze sleutel niet toe te passen voor de werkelijke uitgaven en hem te beperken tot het opstellen van het budget.

Tot slot moet er bij het spoor met meerjarenbudgetten worden gewerkt, in plaats van zich strikt te houden aan de verdeelsleutel van het budget per jaar. Hiermee kan dan, door een soepeler beheer van de budgetten, ten minste een deel van het probleem worden opgelost.

We staan voor belangrijke uitdagingen wat de mobiliteit betreft. Het is dus essentieel dat iedereen zich op alle beleidsniveaus verenigt, zodat we samen deze voor ons land belangrijke uitdagingen kunnen aangaan.

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – Twee jaar. Twee jaar heb ik moeten wachten om mijn maiden speech te houden in de plenaire vergadering van de Senaat. (Applaus) En wat erger is: ook ù hebt er twee jaar op moeten wachten. (Gelach)

Ik wil als laatste spreker nog even ingaan op drie vragen. Ten eerste, wat zijn voor mijn partij, mijn fractie en mezelf de belangrijkste conclusies uit die 25 aanbevelingen: dat zijn de aanbevelingen 1, 2 en 8. Ten tweede, wat is de toekomst van

circulation automobile.

Par conséquent, la problématique de la mobilité est importante et nous devons être à la hauteur des enjeux au niveau national en matière de mobilité. Il est donc important que la concertation soit de mise entre les niveaux de pouvoir afin de construire une mobilité intégrée, afin d'améliorer la qualité de vie de nos concitoyens – les usagers ou les travailleurs – et afin de soutenir la compétitivité de nos entreprises.

Il faut réfléchir aux horaires de trains et de bus afin d'assurer un transport rapide aux concitoyens. Ces horaires doivent également correspondre aux horaires des écoles afin de ne pas mettre d'entrave aux déplacements en transports en commun, et plus particulièrement dans le monde rural.

Nous sommes également favorables à l'aménagement de parkings de dissuasion à des endroits stratégiques pour les automobilistes, plus particulièrement dans la périphérie des villes, afin qu'ils puissent poursuivre leur voyage en transport public.

Par ailleurs, une intégration billettique et tarifaire est essentielle pour favoriser l'utilisation des transports en commun par les navetteurs et surtout, faciliter la vie de nos concitoyens.

Autre constat: il manquerait entre 700 et 900 millions d'euros pour terminer la mise à quatre voies de toutes les lignes du RER, plus particulièrement les travaux sur les lignes 124 et 161.

En Belgique, la clé de répartition des moyens budgétaires alloués aux infrastructures régionales se fonde sur une clé de population plutôt que sur une clé territoriale, par exemple, la superficie ou les besoins d'infrastructures. La clé de répartition 60-40 s'impose tant pour la confection du budget que pour l'utilisation réelle des moyens. Cette clé de répartition a de lourdes conséquences sur le trafic ferroviaire. Si, à terme, il convient de la modifier pour mieux tenir compte de la réalité des infrastructures dans chaque partie du pays, une solution à plus court terme est de retirer la clause de respect de cette clé dans les dépenses réelles et de la limiter à la confection du budget.

Enfin, il convient d'adopter une base plus flexible de pluriannualité des budgets en matière ferroviaire plutôt que le respect strict de la clé de répartition dans le budget par an. Cela permettrait également de solutionner au moins une partie du problème constaté grâce à une gestion plus souple des budgets.

Pour conclure, les défis sont importants en matière de mobilité et il est donc essentiel que tout le monde se fédère à tous les niveaux de pouvoir afin de relever ensemble ces défis majeurs pour notre pays.

M. Lode Vereeck (Open Vld). – Deux ans. J'ai dû attendre pendant deux ans avant de pouvoir faire mon maiden speech en séance plénière du Sénat. (Applaudissements) Et plus grave encore: vous aussi avez dû l'attendre pendant deux ans. (Rires)

En tant que dernier orateur, je voudrais m'étendre sur trois questions. En premier lieu, quelles sont, pour mon parti, mon groupe et moi-même, les principales conclusions parmi les 25

het openbaar vervoer en ten derde, welke lessen moeten we trekken uit dit informatieverlag voor de werking van onze instelling, dat is aanbeveling 25.

De aanleiding tot dit verslag is bekend: toen het aangepaste vervoersplan van de NMBS eind 2004 werd ingevoerd, bleken heel wat bussen van De Lijn plots niet meer aan te sluiten op de treinen van de NMBS. Er is toen vastgesteld dat de regionale vervoersmaatschappijen wel geïnformeerd werden door de NMBS, maar ook niet meer dan dat. Ze waren dus genoodzaakt om in allerijl hun bus- en tramverbindingen aan te passen. Collega Peumans, dat gaat dus niet over Aribus, dat zijn die real time aanpassingen van bussen aan eventueel vertraagde treinen, het gaat hier dus over de dienstregeling zelf. Nochtans zijn er genoeg overlegorganen en -momenten geweest, zei men ons, maar niemand wist hoeveel, noch wie de beslissingen had genomen.

Na tien hoorzittingen met 26 experten en meerdere commissievergaderingen kennen we het antwoord: er zijn maar liefst 18 organen die zich bezighouden met de coördinatie van het openbaar vervoer in België, en niet één beslissingsorgaan. Een wirwar aan overlegorganen dus op het politieke en operationele vlak die zich bezighouden met de coördinatie van het openbaar vervoer in België, of met een deelaspectje daarvan, en waarvan de meeste niet of nauwelijks functioneren, laat staan beslissingen nemen.

Dat is dus de eerste, belangrijkste vaststelling van dat hele traject. De conclusie ligt voor de hand: schaf die slecht functionerende overlegorganen af en vervang ze door één doeltreffend beslissingsorgaan. Minder blabla, meer tsjoektsjoek. Je merkt dat je ouder wordt als je oud-collega Mieke Vogels begint te parafraseren.

Er is echter meer aan de hand. Het gebrek aan coördinatie heeft inderdaad te maken met die wirwar aan overlegorganen, maar vooral met een constructiefout in ons vervoersbeleid. Nu liggen zowel de regie als de uitvoering van het openbaar vervoer bij de vier openbaar vervoersmaatschappijen, en niet bij de overheid. Voor de Franstalige collega's: met regie wordt bedoeld de filosofie, de principes achter het vervoersbeleid. Zo bestaan er in België vier verschillende mobiliteitsvisies die naast elkaar ontwikkeld werden door de vier vervoersmaatschappijen. Dat is de onderliggende reden waarom die achttien overlegorganen niet werken en waarom het in 2014 is misgelopen met het afstemmen van het busvervoer op het nieuwe vervoersplan van de NMBS. En opnieuw ... hebben we daar senator Peumans.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Het is helemaal niet waar dat die vier maatschappijen langs elkaar heen werken. Toch moet u toegeven dat dankzij de regionalisering een heel andere dynamiek is ontstaan bij de vervoersmaatschappijen. Ik geef een voorbeeld. Vroeger was er de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, en langs Franstalige kant de Société nationale des Chemins de fer vicinaux. Zij mochten niet tot aan het station komen want dat was concurrentie voor de stadsmaatschappijen die in Gent, Antwerpen, Luik, Verviers, enzovoort, bestonden.

recommandations? Il s'agit des recommandations 1, 2 et 8. En deuxième lieu, quel est l'avenir des transports publics? Et, en troisième lieu, quelles leçons devons-nous tirer de ce rapport d'information pour le fonctionnement de notre institution? Il s'agit de la recommandation 25.

Le point de départ de ce rapport est connu. Lorsque le plan de transport adapté de la SNCB a été exécuté à la fin de 2004, de nombreux bus de De Lijn n'ont tout à coup plus pu assurer les correspondances avec les trains de la SNCB. On a alors constaté que les sociétés régionales de transport étaient bel et bien informées par la SNCB, sans plus. Elles étaient donc forcées d'adapter en quatrième vitesse leurs lignes de bus et de tram. M. Peumans, il ne s'agit donc pas d'Aribus mais de ces adaptations en temps réel des bus aux trains éventuellement en retard. Il s'agit donc ici des horaires eux-mêmes. Il y a pourtant eu suffisamment de concertations, d'après ce qu'on nous a dit, mais personne ne savait combien ni qui avait pris les décisions.

Après dix auditions de 26 experts et plusieurs réunions de commission, nous connaissons la réponse: il y a pas moins de 18 organes qui s'occupent de la coordination des transports publics en Belgique, et pas un seul organe de décision. Il s'agit d'un enchevêtrement d'organes de concertation aux niveaux politique et opérationnel qui s'occupent de la coordination des transports publics en Belgique, ou d'une petite partie d'eux, et dont la plupart ne fonctionne pas ou pas beaucoup et prennent encore moins des décisions.

Il s'agit donc du premier et plus important constat de tout ce trajet. La conclusion est évidente: supprimons ces organes de concertation qui fonctionnent mal et remplaçons-les par un seul organe décisionnel efficace. Moins de blabla, plus de tchouc tchouc. Vous remarquez que vous devenez vieux lorsque vous commencez à paraphraser votre ancienne collègue Mieke Vogels.

Il y a toutefois d'autres problèmes. L'absence de coordination est en effet liée à cet enchevêtrement d'organes de concertation mais surtout à une erreur de construction de notre politique de mobilité. Aujourd'hui, ce sont les quatre sociétés de transports et non les autorités qui assurent tant la régie que l'exécution des transports publics. Pour les collègues francophones: par régie, on entend la philosophie et les principes sous-jacents à la politique de transport. Il existe ainsi en Belgique quatre visions différentes de la mobilité qui ont été développées les unes à côté des autres par les quatre sociétés de transport. C'est la raison sous-jacente pour laquelle ces 18 organes de concertation ne fonctionnent pas et pour laquelle, en 2014, l'harmonisation des lignes de bus avec le nouveau plan de transport de la SNCB a mal tourné. Et à nouveau... voilà M. Peumans.

M. Jan Peumans (N-VA). – Il n'est absolument pas vrai que ces quatre sociétés de transport ont travaillé les unes à côté des autres. Vous devez quand même avouer que, grâce à la régionalisation, une tout autre dynamique est née dans les sociétés de transports. Je donne un exemple. Jadis, il y avait la Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen et, du côté francophone, la Société nationale des Chemins de fer vicinaux. Elles ne pouvaient entrer en gare car c'était une concurrence pour les sociétés municipales qui existaient à Gand, Anvers, Liège, Verviers, etc.

Nu zie ik echter dat de vervoermaatschappijen veel meer reizigers vervoeren, met andere woorden, dat is een succes. Zowel de MIVB, de TEC als De Lijn kennen een toename in het aantal reizigers. U moet dus niet zeggen dat ze langs elkaar hebben gereden, en dat dit nu ineens op een andere manier moet worden opgelost.

U bent nogal pessimistisch.

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – U zegt dat de regionalisering voor een dynamiek heeft gezorgd. Dat zal wel. Daarover gaat dit verslag eigenlijk niet. Het verslag gaat precies over de samenwerking tussen de regionale vervoermaatschappijen. Als tramgebruiker in Antwerpen denk ik dat de integratie van de stadsvervoersnetten tot één De Lijn meer dynamiek heeft teweeggebracht.

De heer Jan Peumans (N-VA). – U luistert niet. Als professor zou u beter moeten luisteren. Ik heb gezegd: vroeger waren er de Buurtspoorwegen. Die zijn gesplitst met nog een cadeau van vierhonderd miljoen Belgische frank aan onze Waalse vrienden. Wat heeft men gedaan? Men heeft die Buurtspoorwegen opgedoekt en één Vlaamse Vervoersmaatschappij opgericht. De Maatschappij voor het Intercommuniaal Vervoer te Antwerpen (MIVA) en de Maatschappij voor het Intercommuniaal Vervoer te Gent (MIVG) bestaan niet meer. Het heeft twintig jaar geduurd voordat de mentaliteit is gewijzigd, maar vroeger reden MIVA, MIVG en Buurtspoorwegen gewoon langs elkaar heen. Nu is dat één bedrijf.

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – Dan had ik u inderdaad verkeerd begrepen. Als ik dan uw logica voortzet, zouden we eigenlijk ook nog de MIVB, De Lijn en de TEC opnieuw moeten integreren. Dat zou pas een dynamiek geven.

De heer Jan Peumans (N-VA). – De overlapping tussen de TEC en De Lijn is minimaal. Dat is geen negatief oordeel over de TEC.

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – De overlapping tussen de MIVG en de MIVA was ook minimaal.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Tussen de MIVB en de andere maatschappijen is het anders. De MIVB is een stadsmatschappij en daar is de aanpak helemaal anders dan bij streekvervoermaatschappijen.

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – Hoe interessant uw opmerking ook is, ze doet hier eigenlijk niet ter zake, want het gaat hier over de coördinatie tussen die maatschappijen.

Opnieuw ligt de conclusie voor het grijpen: maak de regie van het vervoer los van de uitvoering en leg ze weer in de handen van de overheid, wat trouwens in de meeste landen, eigenlijk in alle landen, het geval is. De overheid bepaalt het vervoersbeleid en de openbaarvervoermaatschappijen voeren het uit. Anders gezegd, de overheid tekent het beleid uit op strategisch niveau, waarna de openbaarvervoermaatschappijen aan de slag gaan om het uit te voeren op het operationele niveau.

Die aanpak zal in de toekomst essentieel blijken wanneer bij een liberalisering nog meer verschillende vervoersmaatschappijen actief zullen worden op de vervoersmarkt. Wat dat betreft, is de regionalisering van de

Aujourd'hui, je constate toutefois que les sociétés transportent bien plus de voyageurs, en d'autres termes qu'il s'agit d'un succès. Tant la STIB et les TEC que De Lijn connaissent une augmentation du nombre de leurs voyageurs. Vous ne pouvez donc pas dire qu'elles ont roulé les unes à côté des autres et que ceci doit tout à coup être résolu d'une autre manière.

Vous êtes assez pessimiste.

M. Lode Vereeck (Open Vld). – *Vous affirmez que la régionalisation a créé une dynamique. Soit. Mais ce n'est pas le propos du présent rapport. Il porte justement sur la collaboration entre les sociétés régionales de transport. Je voyage en tram à Anvers et je pense que l'intégration des réseaux de transports urbains au sein de De Lijn a davantage créé une dynamique.*

M. Jan Peumans (N-VA). – *Vous n'écoutez pas. J'ai dit qu'il existait précédemment les transports vicinaux. Ceux-ci ont été scindés, nos amis wallons obtenant au passage un cadeau de 400 millions de francs belges. Qu'a-t-on fait? On a supprimé ces transports vicinaux et créé une unique société flamande de transport. Les sociétés intercommunales de transport d'Anvers et Gand, MIVA et MIVG, ont disparu. Il aura fallu vingt ans pour changer les mentalités.*

M. Lode Vereeck (Open Vld). – *je vous ai effectivement mal compris. Si je poursuis votre raisonnement, il faudrait encore intégrer la STIB, De Lijn et les TEC pour créer une dynamique.*

M. Jan Peumans (N-VA). – *Les chevauchements entre les TEC et De Lijn sont rares. Ce n'est pas un jugement négatif à propos des TEC.*

M. Lode Vereeck (Open Vld). – *Les chevauchements entre la MIVG et la MIVA étaient également très réduits.*

M. Jan Peumans (N-VA). – *La situation est différente pour la STIB et les autres sociétés. La STIB est une société urbaine dont l'approche diffère totalement de celle des sociétés régionales de transport.*

M. Lode Vereeck (Open Vld). – *Si intéressante que soit votre remarque, elle n'a pas sa place dans ce débat qui porte sur la coordination entre les sociétés de transport.*

La conclusion est évidente: séparons la régie de la mise en œuvre et confions-là à nouveau aux pouvoirs publics, ce qui est d'ailleurs déjà le cas dans la plupart des pays. C'est aux pouvoirs publics de définir la politique des transports au niveau stratégique et aux sociétés de transport de la mettre en œuvre au niveau opérationnel.

Cette approche s'avérera essentielle à l'avenir lorsque, sous l'effet de la libéralisation, un nombre plus élevé encore de sociétés de transport seront actives sur le marché des transports. À cet égard, la régionalisation de la SNCB est un combat d'arrière-garde car le marché ferroviaire verra arriver bien d'autres opérateurs encore.

Il incombe donc aux pouvoirs publics de développer une

NMBS een achterhoedegevecht, want er zullen nog veel meer spelers op de spoormarkt terechtkomen.

Het is dus aan de overheid om een modusafhankelijke vervoersvisie te ontwikkelen, dus los van de vervoersmaatschappij waarvan men toevallig de toezichhoudende overheid is. Voor de uitvoering van haar vervoersbeleid kan de regievoerende overheid een beroep doen op verschillende openbaar vervoersmaatschappijen. Daardoor zullen die maatschappijen niet langer met elkaar concurreren, maar met de auto. Het toekomstig openbaar vervoer zou eigenlijk de sleutel moeten zijn die past op elke auto. Daardoor zullen de gebruikers dus één geïntegreerd openbaarvervoersaanbod krijgen. Ook dat is al gezegd door de vorige sprekers: voor de reiziger maakt het eigenlijk weinig uit welke maatschappij hem vervoert, als hij maar een degelijk aanbod krijgt tegen een concurrerende prijs.

In Vlaanderen is die beweging al ingezet. De Vlaamse overheid is verantwoordelijk voor de regie in het zogenaamde kernnet over het hele Vlaamse grondgebied. De steden en gemeenten voeren de regie in de dertien vervoersregio's. Hoe zou dat principe van een gescheiden regie en uitvoering op het federale niveau werken? Ook daar is er nood aan één regisseur, die kan beslissen over de vervoersregie. Concreet stelt het verslag, en ook mijn partij, voor om die coördinatie samen te brengen in het intermodaliteitsplatform, zoals in aanbeveling 8 staat geschreven.

Wat ons betreft, kan dit voortbouwen op de juridische structuur van het ECMM, dat al functioneert en bestaat uit de vier ministers van Mobiliteit, eventueel aangevuld met de vier secretarissen-generaal van de departementen Mobiliteit.

De voornaamste opdracht van het intermodaliteitsplatform is het vastleggen van de principes van de grote openbare vervoersassen in ons land. Zoals bekend, vormt het spoornet de ruggengraat van elk openbaar vervoerssysteem. In het platform beslist de federale overheid samen met de deelstaten over de verdere ontwikkeling en optimalisering van het spoornet.

Sinds de zesde staatshervorming kunnen de Gewesten ook pre- en cofinancieren. Dan lijkt het me logisch om de zogeheten Investeringscel ook juridisch te verankeren in het ECMM.

Dat platform doet niets af aan de autonomie van de Gewesten inzake het openbaar vervoer. De federale regie ligt immers bij het federale Intermodaliteitsplatform. De regie over het Vlaamse en Waalse kernnet ligt bij de Vlaamse en Waalse overheid. De regie over de dertien Vlaamse vervoersregio's ligt bij de Vlaamse steden en gemeenten.

Omwille van een optimale afstemming zijn de vertegenwoordigers in ieder Gewest in het federale Intermodaliteitsplatform bij voorkeur dezelfde mensen ad personam die ook op gewestelijk niveau bij die vervoersregie betrokken zijn. Dat gemeenschappelijk beslissingsorgaan moet echter niet alleen het federale kernnet uitwerken, zijnde het nieuwe vervoers- en investeringsplan van de Spoorwegen, maar moet ook oplossingen vinden voor de passagier die voor zijn verplaatsingen geregeld een beroep doet op verschillende maatschappijen.

Op het vlak van tarieven moet het mogelijk zijn om met één

vision des transports indépendante des modes de transport et donc de la société de transport qu'ils contrôlent. Pour mettre en œuvre sa politique des transports, l'autorité qui assure la régie peut faire appel à différentes sociétés de transports publics qui ne se concurrenceront donc plus mais rivaliseront seulement avec la voiture. Les transports publics du futur devraient en fait être la clé allant sur chaque voiture. Les usagers auraient ainsi une offre intégrée de transports publics. Peu leur importe de savoir quelle société les transporte, pourvu que l'offre soit convenable et à un prix concurrentiel.

Ce mouvement est déjà amorcé en Flandre. L'autorité flamande est responsable de la régie du réseau dit central sur l'ensemble du territoire flamand. Les villes et communes assurent la régie des treize régions de transport. Comment ce principe de la séparation entre régie et mise en œuvre s'appliquerait-il au niveau fédéral? À cet échelon aussi, il est nécessaire qu'un régisseur unique décide de la régie des transports. Concrètement, le rapport – tout comme mon parti – propose que la plateforme d'intermodalité se charge de la coordination, comme l'indique la recommandation 8.

Pour nous, cette plateforme d'intermodalité peut être bâtie sur la structure juridique du CEMM, composé des quatre ministres de la Mobilité, éventuellement assistés des quatre secrétaires généraux des départements de la Mobilité.

La principale mission de cette plateforme est de fixer les principes des grands axes de transports publics dans notre pays. Comme on le sait, le réseau ferroviaire forme la colonne vertébrale de tout système de transports publics. La plateforme est le lieu où l'État fédéral et les entités fédérées décident ensemble du développement et de l'optimisation du réseau ferroviaire.

Depuis la sixième réforme de l'État, les Régions peuvent aussi préfinancer et cofinancer. Il me paraît dès lors logique d'également ancrer juridiquement la cellule d'investissement dans le CEMM.

Cette plateforme ne porte en rien atteinte à l'autonomie des Régions en matière de transports publics. La régie fédérale appartient en effet à la plateforme fédérale d'intermodalité, celle du réseau central flamand à l'autorité flamande, celle du réseau central wallon à l'autorité wallonne et celle des treize régions flamandes de transport aux villes et communes de Flandre.

En vue d'une coordination optimale, les représentants de chaque Région au sein de la plateforme fédérale d'intermodalité devraient être les personnes chargées de la régie du transport au niveau régional. Cet organe décisionnel commun doit cependant non seulement élaborer le réseau central fédéral, à savoir le nouveau plan de transport et d'investissement des Chemins de fer, mais aussi offrir des solutions au passager qui fait appel à plusieurs sociétés pour ses déplacements.

Quant aux tarifs, il doit être possible d'utiliser de manière flexible les différentes sociétés de transport avec un seul et même abonnement et un même montant préchargé. Pour le voyageur, il importe en effet peu de savoir laquelle des sociétés le transporte.

S'il fait appel à plusieurs sociétés, il espère bénéficier non

abonnement of één opgeladen bedrag de diverse openbaar vervoersmaatschappijen flexibel te gebruiken. Voor de reiziger maakt het immers niet veel uit welke maatschappij hem vervoert.

Indien hij gebruik maakt van meerdere maatschappijen verwacht hij niet alleen een gecoördineerd aanbod, maar eveneens een gecoördineerd tarief. Mevrouw Brouwers wees al op enkele gevallen van personen die over de taalgrens heen diverse maatschappijen gebruiken.

Een gevolg van een geïntegreerde visie is dat er ook automatisch een geïntegreerd aanbod zal worden verstrekt. Coördinatieproblemen zoals we die einde 2014 hebben gekend bij de uitrol van het vervoersplan van de NMBS doen zich dan niet meer voor.

Om die geïntegreerde aanpak zichtbaar te maken kan bijvoorbeeld de MOBIB-kaart verder worden uitgerold over alle openbare vervoersmodi of worden gebruikt voor het betalen van parkings, huurfietsen en deelwagens in de buurt van stations. We moeten evenwel beseffen dat op termijn mobiele dragers, zoals smartphones of betaalkaarten, de MOBIB-kaart zullen vervangen.

Kortom, de samenwerking tussen de openbaar vervoersmaatschappijen kan fors worden verbeterd door de regie te scheiden van de uitvoering en te snoeien in het woud van overlegorganen: één gemeenschappelijk beslissingsorgaan met federale, Vlaamse, Waalse en Brusselse vertegenwoordigers, dat alle bilaterale overlegorganen vervangt. Bilateraal overleg zou immers inhouden: een federaal/Vlaams overleg, een federaal/Waals overleg, een federaal/Brussels overleg, een Vlaams/Waals overleg, een Vlaams/Brussels overleg, Waals/Brussels overleg. Als de regie niet losgekoppeld wordt van de uitvoering, dan is er ook een overleg NMBS/De Lijn, NMBS/TEC, NMBS/MIVB, De Lijn/TEC, De Lijn/MIVB, enzovoort. Kortom, dat willen we vervangen.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Mijnheer Vereeck, u vergeet nog Nederland en Frankrijk en eventueel ook Luxemburg.

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – Kunt u nagaan, stel u voor dat die allemaal ook nog eens bilateraal met ons moeten onderhandelen!

De heer Jan Peumans (N-VA). – Ik vind dat u er een karikatuur van maakt ...

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – Dat is geen karikatuur, dat is de consequentie.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Een heel grote karikatuur is dat. We hebben vroeger altijd overleg gehad tussen de MIVB, de TEC en De Lijn. Ik zie niet in waarom die drie maatschappijen niet samen kunnen vergaderen. En als er afstemming nodig is met de spoorwegen, zie ik niet in ...

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – Omdat u, mijnheer Peumans, zelf pleit voor bilateraal overleg. U hebt dat daarstraks gezegd.

De heer Jan Peumans (N-VA). – U luistert slecht.

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – Ten tweede, wil ik kort ingaan op de toekomst van het openbaar vervoer. Dat

seulement d'une offre coordonnée mais aussi d'un tarif coordonné.

Une vision coordonnée entraîne automatiquement une offre coordonnée, ce qui exclut les problèmes de coordination rencontrés lors de la mise en œuvre du plan de transport de la SNCB fin 2014.

Pour donner de la visibilité à cette approche intégrée, on peut par exemple étendre la carte MOBIB à tous les modes de transport ou permettre son utilisation pour le paiement des parkings, des vélos de location et voitures partagées aux abords des gares. N'oublions cependant pas qu'à terme, la carte MOBIB sera remplacée par des supports mobiles comme les smartphones ou les cartes de paiement.

En résumé, on pourra améliorer sensiblement la collaboration entre les sociétés de transports publics en séparant la régie de l'exécution et en sabrant dans la multitude d'organes bilatéraux de concertation au profit d'un unique organe décisionnel commun rassemblant des représentants fédéraux, flamands, wallons et bruxellois. Si la régie n'est pas séparée de l'exécution, il faudra aussi une concertation bilatérale entre les sociétés de transports respectives, ce que nous voulons supprimer.

M. Jan Peumans (N-VA). – Monsieur Vereeck, vous oubliez les Pays-Bas et la France, et peut-être le Luxembourg.

M. Lode Vereeck (Open Vld). – En effet, imaginez-vous qu'ils doivent aussi tous négocier bilatéralement avec nous!

M. Jan Peumans (N-VA). – Vous caricaturez...

M. Lode Vereeck (Open Vld). – Ce n'est pas une caricature, mais la conséquence.

M. Jan Peumans (N-VA). – C'est une caricature grossière. La STIB, le TEC et De Lijn se sont toujours concertés. Je ne vois pas pourquoi ces trois sociétés ne pourraient pas se mettre autour de la table. Et s'il faut s'accorder avec les chemins de fer, je ne vois pas pourquoi...

M. Lode Vereeck (Open Vld). – Parce que c'est vous, Monsieur Peumans, qui plaidez pour une concertation bilatérale. Vous venez de le dire.

M. Jan Peumans (N-VA). – Vous avez mal écouté.

M. Lode Vereeck (Open Vld). – Par ailleurs, je voudrais évoquer l'avenir des transports publics. La chambre de

mag in de Senaat, als reflectiekamer, wel aan bod komen. De toekomst van het openbaar vervoer is niet het collectief vervoer, maar het individueel vervoer. Collectief vervoer is geschikt om mensen te vervoeren over grote afstanden, denk aan de trein of het vliegtuig, waar we allemaal samen in één voertuig plaatsnemen, of om mensen te vervoeren in compacte steden, denk aan de tram of de metro. België kent geen lange afstanden en we leven nu eenmaal niet compact in steden, maar verspreid over het gehele grondgebied. Collectief vervoer is dus niet de toekomst, want het kan nooit de fijnmazigheid aanbieden van deur tot deur, noch de snelheid die het individueel vervoer van auto en fiets biedt aan de moderne mens, die zijn drukke agenda van werken, gezin en recreatieve en sociale activiteiten probeert te combineren.

De toekomst is dus aan de elektrische zelfrijdende auto die op het gewenste moment de passagier ophaalt aan de ene deur en dankzij een efficiënt mobiliteitsmanagement afzet aan de andere deur. Het zou een mogelijkheid zijn dat de openbare vervoersmaatschappijen niet langer treinen of bussen doen rijden, maar zelfrijdende auto's die ze verhuren in de moderne deeleconomie.

Tot slot kom ik bij mijn laatste punt, aanbeveling 25, die op mijn vraag aan het informatieverlag is toegevoegd en ook is goedgekeurd. Daarin wordt aan de federale en regionale overheden gevraagd binnen het jaar te rapporteren over de implementatie van de aanbevelingen. Zoals gezegd is daarover in de commissie al heel wat trammelant ontstaan.

Dit informatieverlag overstijgt zichzelf een beetje en leert ons belangrijke lessen over de goede en slechte werking van de Senaat. Het is de constitutionele taak van de Senaat om de werking van ons land op welk beleidsvlak dan ook te verbeteren door een betere afstemming en coördinatie tussen de deelstaten onderling en tussen de deelstaten en de federale staat. Daar kan eigenlijk niemand tegen zijn. Ik heb daarstraks als gezegd dat in de eerste hoorzittingen sommige collega's zich nog eventjes hebben laten verleiden om vragen te stellen die thuishoorden in de Kamer of in het Vlaams Parlement. Het is niet de rol van de Senaat om vragen te stellen over het dagelijkse reilen en zeilen van de NMBS, de TEC, De Lijn of de MIVB. Dat is volgens mij heel duidelijk de taak van de Kamerleden en regionale parlementsleden. Al begrijp ik zeer goed dat het voor die Vlaamse of Waalse parlementsleden wel moet kriebelen om een verantwoordelijke van de NMBS aan te tand te voelen, want dat gaat natuurlijk moeilijker in de deelstaatarlamenten. Zo'n kans krijg je dus niet elke dag, maar ik zou het toch niet doen. Het was heel interessant dat de deelstaatarlamenten ook eens rechtstreeks in gesprek konden gaan met federaal minister van Mobiliteit Galant.

De dagelijkse werking van de openbaarvervoermaatschappijen behoort dus tot de bevoegdheden van de federale en regionale regeringen en parlementen, maar de samenwerking tussen die niveaus, dat is een taak voor de Senaat.

Dit informatieverlag houdt zich nauwgezet aan deze opdracht. Geregeld werd verwezen naar de titel ervan en naar de opdracht van de commissie, namelijk de coördinatie tussen die maatschappijen. Niets meer, maar ook niets minder.

De commissie heeft ervoor gekozen geen honderden

réflexion qu'est le Sénat a certes le droit d'en discuter. L'avenir des transports publics, ce ne sont pas les transports en commun, mais les déplacements individuels. Les transports en communs servent soit pour les longues distances – les voyageurs prenant place dans un train ou dans un avion – soit pour les déplacements dans les villes densément peuplées, en tram ou en métro. En Belgique, les distances ne sont pas très longues et notre habitat est dispersé. L'avenir n'est donc pas aux transports collectifs, qui ne pourront jamais offrir, ni un maillage de porte à porte ni la vitesse du transport individuel en auto ou à vélo, aux gens qui aujourd'hui essayent de combiner leur agenda professionnel, familial, social et récréatif.

Le futur, c'est la voiture électrique autonome qui, au moment voulu, ira chercher un passager à son point de départ pour le déposer à sa destination; telle sera la gestion efficace de la mobilité. Il est possible que les sociétés de transports publics ne fassent plus circuler des trains ou des bus, mais louent des voitures autonomes.

J'en arrive à mon dernier point, la recommandation 25 ajoutée à ma demande au rapport d'information. Elle prie les gouvernements fédéral et régionaux de faire rapport dans l'année sur la mise en œuvre des recommandations. Comme je l'ai déjà dit, cela a suscité pas mal de raffut en commission.

Transcendant son cadre, ce rapport d'information nous donne des leçons utiles sur le fonctionnement, bon ou mauvais, du Sénat, dont le rôle constitutionnel est d'améliorer, dans tous les domaines, la gestion de notre pays par une meilleure coordination des entités fédérées entre elles et avec l'État fédéral. Personne ne peut en être adversaire. J'ai déjà rappelé que, lors des premières auditions, certains collègues se sont laissés aller à poser des questions qui avaient leur place à la Chambre ou au Parlement flamand. Il n'incombe pas au Sénat de poser des questions sur le fonctionnement journalier de la SNCB, du TEC, de De Lijn ou de la STIB. Cependant, je comprends très bien que les membres des Parlements flamand ou wallon brûlent d'envie de mettre sur la sellette un responsable de la SNCB, car ils n'en ont guère l'occasion dans leur Parlement régional. Même si c'est une aubaine, je m'en abstiendrais quand même. Il était intéressant d'observer que les députés régionaux ont pu dialoguer avec la ministre fédérale de la Mobilité, Mme Galant.

Si le fonctionnement journalier des sociétés de transports publics relève des gouvernements et des Parlements fédéraux et régionaux, la coopération est bien une mission du Sénat.

Le présent rapport d'information remplit bien cette mission. On a rappelé à diverses reprises son intitulé et la mission de la commission, à savoir la coordination entre les sociétés, ni plus, ni moins.

La commission n'a pas voulu formuler des centaines de recommandations, que personne n'auraient lues. Elle a en sélectionné vingt-cinq, adéquates et pertinentes.

En effet, la vocation du rapport d'information n'est pas de prendre la poussière dans un placard. La recommandation 25 prend alors tout son sens. Elle demande aux gouvernements de rapporter dans l'année quelles recommandations ils ont ou non appliquées. Aucun problème pour le gouvernement

aanbevelingen te formuleren. Wie leest ze uiteindelijk? Slechts 25 goed gekozen en relevante aanbevelingen zijn bijeengezet.

Het is inderdaad niet de bedoeling dat het informatieverlag ergens in een kast stof ligt te vergaren. Dan komt aanbeveling 25 natuurlijk op de proppen. Daarin vragen we de regeringen om over een jaar te rapporteren wat ze al dan niet hebben geïmplementeerd. Voor de federale regering is dat geen probleem. De Senaat kan de 25 aanbevelingen in een resolutie gieten die dan op haar beurt geldt als aanbeveling voor de federale regering. U moet het maar eens nalezen op de website van de Senaat: minister van Buitenlandse Zaken Didier Reynders heeft gezegd dat hij rekening zal houden met resoluties van de Senaat alsof die gewoon deel uitmaakt van het federaal parlement. Dat is toch wel een en ander.

Ik hoop dat ook de deelstaatsenatoren zich bewust zijn van de interessante bevoegdheid die ze hebben, namelijk in de Senaat resoluties goedkeuren, waarmee ze eigenlijk aanbevelingen doen aan de federale regering. Omgekeerd is dat niet het geval, dat erken ik. Vandaar mijn praktisch en volgens mij juridisch ook correcte voorstel dat de deelstaatsenatoren de aanbevelingen in een resolutie indienen in hun deelstaatarlamenten en zo de deelstaatregeringen gewoon vragen om een rapportering en evaluatie. Voor mij is van geen belang of die rapportering en evaluatie in de deelstaatarlamenten plaatsvindt of in de Senaat, zolang er maar iets gedaan wordt met de aanbevelingen.

Zeker na de discussie die we vanochtend hebben gehad, moet het volgende me toch van het hart. Ik ken mijn collega's van N-VA en in het bijzonder Jan Peumans en Wilfried Vandaele als constructieve mensen, als constructieve volksvertegenwoordigers in het Vlaams Parlement. Maar in de Senaat werkt het rode pluche blijkbaar als een rode lap op een stier. Ik begrijp echt niet dat ze tegen alle aanbevelingen hebben gestemd, niet om inhoudelijke redenen, maar louter en alleen omdat ze tegen de Senaat zijn. In de Senaat werkt zelfs de rode lap van de PS niet meer. Beide partijen stemden vaak als enige twee tegen; PS en N-VA één front van negativisme in de Senaat. Ik begrijp die houding niet.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Ik heb heel veel respect en waardering voor de heer Vereeck. De vorige legislatuur heb ik als voorzitter van het Vlaams Parlement gezegd dat hij de beste volksvertegenwoordiger was die we toen hadden. Ik moet van hem echter niet het verwijt pikken dat ik een negatieve ingesteldheid heb tegenover dit informatieverlag. Ik heb in de mate van het mogelijke, ondanks mijn drukke agenda, aan de debatten deelgenomen, samen met amper vier of vijf andere deelstaatsenatoren. De rest heb ik niet gezien.

U moet mij dus geen gebrek aan belangstelling verwijten, mijnheer Vereeck. Dat moet u tegen de anderen zeggen. U moet zich niet voortdurend tot mij richten. Ik heb naar uw verhaal geluisterd en als ik in dit halfroond rondkijk, zie ik verschillende mensen die niet eens naar u luisteren. Hoe wilt u dan een dialoog aangaan? Ik vind niet dat ik van u het verwijt moet pikken dat ik negatief ben ingesteld. Ik heb me positief opgesteld, ook tijdens de werkzaamheden voor het informatieverlag over genderproblematiek. Ik moet hier niet de PS verdedigen, maar voor de manier waarop mevrouw Lambelin in de commissie een reeks amendementen heeft verdedigd, en ook altijd aanwezig was, daar doe ik mijn

fédéral: le Sénat peut couler ses 25 recommandations dans une résolution adressée au gouvernement fédéral. Vous pouvez le vérifier sur le site du Sénat: le ministre des Affaires étrangères Didier Reynders a affirmé qu'il tiendrait compte des résolutions du Sénat, composante du Parlement fédéral. Ce n'est pas rien.

J'espère que les sénateurs des entités fédérées sont conscients de leur compétence d'adopter au Sénat des résolutions qui donnent des recommandations au gouvernement fédéral. L'inverse n'est pas vrai. Cela motive ma suggestion, pratique mais aussi juridiquement correcte à mes yeux, que les sénateurs des entités fédérées déposent une résolution dans leur Parlement régional pour demander à leurs gouvernements respectifs de faire rapport. Pour moi, peu importe que l'évaluation se tienne dans un Parlement fédéré ou au Sénat, pourvu qu'on tienne compte des recommandations.

Après nos débats de ce matin, je tiens encore à dire ceci. Je connais mes collègues de la N-VA, en particulier Jan Peumans et Wilfried Vandaele, comme des députés constructifs au Parlement flamand. Mais on dirait que la moquette rouge du Sénat leur fait le même effet qu'un chiffon rouge sur un taureau. Je ne comprends vraiment pas qu'ils aient voté contre toutes les recommandations, non en raison de leur contenu, mais par pure hostilité envers le Sénat. Au Sénat, même le rouge du PS ne sert plus de repoussoir. Ces deux partis sont souvent les seuls à voter contre: PS et N-VA, unis au Sénat dans le négativisme. Je ne comprends pas cette attitude.

M. Jan Peumans (N-VA). – *Je respecte et j'apprécie beaucoup M. Vereeck. Sous la législature précédente, j'ai dit, comme président du Parlement flamand, qu'il en était le meilleur député. Toutefois, je n'admets pas qu'il me reproche une disposition négative à l'égard de ce rapport d'information. En dépit de mon agenda chargé, j'ai participé aux débats aussi souvent que possible, en compagnie d'à peine quatre ou cinq sénateurs des entités fédérées, les autres brillant par leur absence.*

Monsieur Vereeck, c'est aux autres que vous devriez reprocher leur manque d'intérêt. Ne vous adressez pas sans cesse à moi. Je vous ai écouté, ce qui, lorsque j'embrasse l'hémicycle du regard, ne me semble pas être le cas de tous. Comment voulez-vous amorcer un dialogue dans ces conditions? Mon attitude a été positive, comme durant les discussions sur le rapport d'information relatif à la problématique du genre. Mon rôle ici n'est pas de défendre le PS, mais je salue la manière dont Mme Lambelin, toujours présente en commission, y a défendu une série d'amendements. Je ne puis en dire autant de certains collègues. C'est vers eux que vous devez vous tourner, pas

pet voor af. Hetzelfde kan ik niet zeggen voor bepaalde andere collega's. Tot hen moet u zich richten en niet tot de collega's die het debat zijn aangegaan.

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – Mijnheer Peumans, ten eerste richt ik mij tot u omdat u de mobiliteitsexpert van N-VA bent. U hebt het zelf gezegd: u bent jarenlang marketingdirecteur Strategie van De Lijn geweest en u kent die materie van binnen en van buiten. Daarom spreek ik u aan. Ten tweede gaat het mij niet over uw aanwezigheid en samenwerking tijdens de commissie, maar natuurlijk over het finale moment in onze democratie, namelijk de stemming! Op dat moment gaan we uiteindelijk de beslissingen nemen waarmee we aan de slag gaan. Dan vind ik het eerlijk gezegd van een bedenkelijk niveau wanneer u gaat tegenstemmen, niet omdat u inhoudelijk tegen bent, maar louter en alleen omdat u tegen deze instelling bent. Dan moet ik me inderdaad verontschuldigen bij de collega's van de PS, want zij hebben wel degelijk op een correctie manier gestemd: sommige aanbevelingen hebben ze goedgekeurd, een aantal andere hebben ze niet goedgekeurd.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Wij hebben vier amendementen ingediend. Ze zijn alle vier verworpen, onder meer door u.

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – Dat is democratie.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Het is ook democratie dat wij een ander standpunt innemen. Mogen wij dat niet?

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – Natuurlijk, ook sommige aanbevelingen van Open Vld werden niet aangenomen. Dat is niet het probleem.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Mogen wij een andere opvatting hebben?

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – Natuurlijk mag u dat. Mogen wij daar ook tegen stemmen?

De heer Jan Peumans (N-VA). – U speelt een spelletje N-VA-PS en spreekt over twee bondgenoten.

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – Ik ben gecoöpteerd senator. Ik zetel dus enkel in deze instelling. Ik moet eerlijk zeggen dat ik versted sta van dit monsterverbond tussen N-VA en PS dat plots wordt gesloten in deze instelling. Mijn broek zakt af, eerlijk gezegd.

Ik begrijp die tegenstemmen dus niet, omdat ik als liberaal altijd constructief ben ingesteld. Ook al zint me iets niet, ik probeer er het beste van te maken en ga niet dwarsliggen. De sabotage van de Senaat heeft nu echt lang genoeg geduurd. Ik richt me nu tot de fractieleiders van de niet-separatistische partijen, om de Senaat nu eens echt te laten werken en te laten renderen. Tot nader order bestaat deze instelling nog en moeten we waar voor ons geld leveren. In 2019 ziet u maar wat u wilt doen.

Een tweede reden waarom ik niet begrijp waarom u tegen heeft gestemd, is dat de basisfilosofie in dit informatieverslag – de scheiding van de vervoersregie en de vervoersuitvoering – ook de basis is van het Vlaamse vervoersbeleid. Door tegen alles te stemmen, stemt u dus eigenlijk ook tegen de Vlaamse regering en tegen uw eigen minister van Mobiliteit, de heer Ben Weyts. Of Benny-Ben,

vers ceux qui ont pris part à la discussion.

M. Lode Vereeck (Open Vld). – *Monsieur Peumans, si je m'adresse à vous, c'est parce que vous êtes l'expert de la N-VA en matière de mobilité. Vous avez été pendant plusieurs années directeur du marketing chez De Lijn et maîtrisez parfaitement la matière. Par ailleurs, votre présence et collaboration en commission m'importent moins que votre attitude au moment du vote, apothéose de notre démocratie. Il serait lamentable que vous votiez contre le rapport, non pas parce que vous n'adhérez pas à son contenu mais uniquement parce que vous êtes hostile à notre institution. Il ne me resterait alors qu'à adresser mes excuses aux collègues du PS qui, eux, ont voté correctement, approuvant certaines recommandations et en rejetant quelques-autres.*

M. Jan Peumans (N-VA). – *Nous avons déposé quatre amendements qui ont tous été rejetés, y compris par vous.*

M. Lode Vereeck (Open Vld). – *C'est la démocratie.*

M. Jan Peumans (N-VA). – *Que nous ayons un point de vue différent est aussi la démocratie. N'en avons-nous pas le droit?*

M. Lode Vereeck (Open Vld). – *Évidemment. Certaines recommandations de l'Open Vld n'ont elles non plus pas été adoptées. Là n'est pas le problème.*

M. Jan Peumans (N-VA). – *Pouvons-nous défendre un point de vue différent?*

M. Lode Vereeck (Open Vld). – *Bien sûr que oui. Pouvons-nous voter contre votre position?*

M. Jan Peumans (N-VA). – *Vous jouez un petit jeu en opposant N-VA et PS tout en les taxant d'alliés.*

M. Lode Vereeck (Open Vld). – *Je suis sénateur coopté. Je ne siège donc que dans cette assemblée. Honnêtement, je reste pantois devant cette alliance contre nature soudainement conclue entre la N-VA et le PS dans notre institution. Les bras m'en tombent.*

Le libéral que je suis et qui fait toujours preuve d'un esprit constructif ne comprend pas ce vote négatif. Je m'efforce toujours d'améliorer le plus possible ce qui ne me convient pas plutôt que d'y faire barrage. Le sabotage du Sénat a assez duré. Je m'adresse à tous les chefs de groupe des partis non séparatistes: laissons le Sénat faire son travail et être productif. Jusqu'à nouvel ordre, il existe encore et nous devons produire pour notre argent. Vous déciderez en 2019 de ce que vous voulez en faire.

La seconde raison pour laquelle je ne comprends que vous ayez voté contre ce rapport est que sa philosophie de base – la séparation de la régie des transports de la mise en œuvre de ceux-ci – est aussi celle de la politique flamande des transports. En votant contre tout, vous désavouez le gouvernement flamand et votre propre ministre de la Mobilité, Ben Weyts.

zoals Zuhail Demir zou zeggen.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Mijnheer Vereeck, ik heb veel sympathie voor u.

Ik heb altijd gewaardeerd dat u erin slaagt humor te verwerken in een ernstige uiteenzetting.

Wij hebben duidelijk gezegd dat we het volledig eens waren met de eerste aanbeveling.

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – En toch zult u tegenstemmen.

De heer Jan Peumans (N-VA). – Wij hebben gezegd dat er overleg moet komen op het niveau van de exploitatie en op het politieke niveau. Die bepaling werd niet aangenomen, ook niet door u.

In een democratie is het mijn recht om na een discussie, waarbij de verschillende meningen naar voren zijn gebracht, voor of tegen te stemmen. Zo doen we het ook in het Vlaams Parlement. Moet ik u daarom met andere ogen bekijken?

U beweert dat u een democraat bent, maar u verwijt ons dat we bepaalde standpunten niet onderschrijven. De essentie is dat we de dialoog met elkaar aangaan.

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – Ik begrijp niet waar u met die opmerkingen naartoe wil. Ik begrijp niet dat men tegen een punt stemt waarmee men het in feite eens is.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA). – Mijnheer Vereeck, ik zal voor de zoveelste keer een poging doen om het u uit te leggen.

Waarom stemmen wij tegen?

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – Ik ben blij dat ik geen deel uitmaak van het Bureau.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA). – Met dergelijke kinderachtige uitspraken bent u hier aan het verkeerde adres.

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – Herinnert u zich al niet meer wat u daarstraks als eerste op Twitter hebt gegooid?

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA). – Waarmee zijn we hier in godsnaam bezig?

U verwijt N-VA dat we de aanbevelingen die uit uw koker en uit die van de anderen komen, niet goedkeuren.

Wij stemmen tegen die aanbevelingen omdat ze zeer verregaand ingrijpen in aangelegenheden die tot de bevoegdheid van de deelstaten behoren.

U bent zelf professor. Ik raad u aan de tekst van de zesde staats hervorming te lezen, zodat u weet waaruit de bevoegdheid van de Senaat nog bestaat.

Over aangelegenheden zoals de inplanting van randparkings, de uitvoering van het GEN, het feit dat er een onderscheid moet komen tussen regisseur en operator, heeft de Senaat helemaal niets te zeggen. Begrijp dan toch dat we ons daartegen verzetten! Is het misschien een verrassing dat de N-VA van oordeel is dat de Senaat zich niet dient bezig te houden met een poging tot herfederalisering van bevoegdheden?

M. Jan Peumans (N-VA). – Monsieur Vereeck, j'ai beaucoup de sympathie pour vous.

J'ai toujours apprécié que vous arriviez à faire de l'humour sur un sujet sérieux.

Nous avons dit clairement que nous étions tout à fait d'accord sur la première recommandation.

M. Lode Vereeck (Open Vld). – Et pourtant, vous voterez contre.

M. Jan Peumans (N-VA). – Nous avons dit qu'il devait y avoir une concertation au niveau de la mise en œuvre et au niveau politique. Cette disposition n'a pas été adoptée, même par vous.

Dans une démocratie, c'est mon droit de voter pour ou contre une disposition après une discussion au cours de laquelle les différentes opinions ont été émises. Cela se passe aussi ainsi au Parlement flamand. Dois-je pour autant vous regarder différemment?

Vous vous prétendez démocrate mais vous nous reprochez de ne pas souscrire à certaines positions. L'essentiel est que nous dialoguions ensemble.

M. Lode Vereeck (Open Vld). – Je ne comprends pas où vous voulez en venir avec cette remarque. Je ne comprends pas que l'on vote contre une disposition sur laquelle on est en fait d'accord.

Mme Annick De Ridder (N-VA). – Monsieur Vereeck, je vais tenter de vous l'expliquer, pour la énième fois.

Pourquoi votons-nous contre?

M. Lode Vereeck (Open Vld). – Je suis content de ne pas faire partie du Bureau.

Mme Annick De Ridder (N-VA). – Avec des propos aussi puérils, vous vous trouvez à la mauvaise adresse.

M. Lode Vereeck (Open Vld). – Avez-vous déjà oublié ce que vous avez d'abord posté sur Twitter tout à l'heure?

Mme Annick De Ridder (N-VA). – Mais que sommes-nous donc en train de faire?

Vous reprochez à la N-VA de ne pas approuver les recommandations qui émanent de vous-même et d'autres.

Nous votons contre ces recommandations parce qu'elles affectent profondément des matières qui relèvent de la compétence des entités fédérées.

Vous êtes vous-même professeur. Je vous conseille de lire le texte de la sixième réforme de l'État afin que vous sachiez en quoi la compétence du Sénat consiste encore.

Le Sénat n'a absolument rien à dire sur des matières telles que l'aménagement de parkings périphériques, la réalisation du RER, la distinction à faire entre régisseur et opérateur. Comprenez donc que nous nous y opposons! Serait-il étonnant que la N-VA considère que le Sénat ne doit pas essayer de refédéraliser des compétences?

Vous dites que les différents parlements et gouvernements doivent se prononcer sur les recommandations. Cela

U verklaart dat de verschillende parlementen en regeringen zich moeten uitspreken over de aanbevelingen. Dat zal niet gebeuren, want de Senaat kan de parlementen van de deelstaten zulks niet opleggen.

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – Dat zullen we zien.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA). – Als u hierover een debat wil, dan zult u dat in het Vlaams Parlement moeten voeren.

Ten slotte wil ik mevrouw Brouwers nog doen opmerken dat de Vlaamse gemeenschapssenatoren in het Vlaams Parlement perfect aan de minister kunnen vragen hoever het staat met de samenwerkingsakkoorden, of er bilateraal overleg heeft plaatsgevonden, of hoever het staat met het op elkaar afstemmen van de dienstregelingen. Daartoe hebben de Vlamingen geen senaatsrapport nodig. Die aangelegenheden worden rechtstreeks in het parlement en met de bevoegde minister geregeld.

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – Mevrouw De Ridder, het punt is dat er aanbeveling per aanbeveling gestemd is. U hebt daarnet uw collega horen zeggen dat hij aanbeveling 1 een bijzonder goede aanbeveling vindt en toch heeft u daartegen gestemd. Dat doen onze collega's van de PS niet. Of men daar in het Vlaams Parlement mee aan de slag zal gaan, zal inderdaad moeten blijken, daar hebt u gelijk in. Daar heb ik niets over te zeggen, ik kijk de Vlaamse, de Waalse en de Brusselse gewestparlementsleden recht in de ogen en ze doen daar verder zelf mee wat ze willen.

Een derde reden waarom ik het niet begrijp is dat de Senaat een confederale kamer der deelstaten is. Ik begrijp niet waarom mensen die pleiten voor het confederalisme, nu tegen deze instelling en tegen deze manier van werken kunnen zijn. Neem nu dit verslag: dit zijn allemaal parlementsleden uit deelstaatarlementen die hier samenkomen op het federale niveau om te overleggen, in dialoog te gaan en te beslissen hoe zij gezamenlijk de ontwikkeling van het spoorwegnet en de werking van de NMBS zien.

Maar ik deel de mening van N-VA en van vele Vlamingen dat de nieuwe Senaat na twee jaar werken nog altijd blijft worstelen met zijn nieuwe rol. Dat is vanochtend nog maar eens gebleken. Vandaar ook die uitdrukkelijke toevoeging van aanbeveling 25. Als in Vlaanderen de naam van de Senaat valt, krijg ik altijd de vraag of die instelling nu nog niet afgeschaft is. Mijn antwoord daarop is: jawel, de Senaat is afgeschaft. En dat klopt. De Senaat als tweede wetgevende kamer in een bicameraal systeem is afgeschaft. Zolang de oude benaming van de Senaat blijft bestaan, is en zal het voor de publieke opinie nooit, jamais, niemals duidelijk worden wat deze instelling vandaag is en doet. Ik roep de plenaire vergadering dan ook op om dringend werk te maken van een nieuwe naam die weerspiegelt wat wij zijn: de Kamer der Deelstaten of de Raad van België.

De heer Alain Destexhe (MR). – *Beste collega, tot hier kon ik u toejuichen, maar nu overdrijft u wel! Dat is spijtig.*

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – *Ik weet het, ik ben nochtans een heel genuanceerd iemand.*

In Nederland heeft de Senaat twee namen, Senaat en Eerste Kamer. Ik vind dat onze instelling ook in haar naam duidelijk

n'arrivera pas car le Sénat ne peut pas imposer cet exercice aux parlements des entités fédérées.

M. Lode Vereeck (Open Vld). – *C'est ce que nous verrons.*

Mme Annick De Ridder (N-VA). – *Si vous voulez un débat à ce sujet, il vous faudra le mener au Parlement flamand.*

Je voudrais enfin faire remarquer à Mme Brouwers que les sénateurs de Communauté du Parlement flamand peuvent parfaitement demander au ministre où en sont les accords de coopération, si une concertation bilatérale a eu lieu, ou encore, où en est l'harmonisation des horaires. Les Flamands n'ont pas besoin d'un rapport du Sénat pour ce faire. Ces matières sont réglées directement au Parlement et avec le ministre compétent.

M. Lode Vereeck (Open Vld). – *Madame De Ridder, le fait est que l'on vote recommandation par recommandation. Vous venez juste d'entendre votre collègue dire qu'il considérerait la recommandation 1 comme une très bonne recommandation et pourtant, vous avez voté contre. Cela, nos collègues du PS ne le font pas. Quant à savoir si le Parlement flamand va lui aussi s'y atteler, vous avez raison, cela reste à voir. Je n'ai rien à dire à ce sujet, les parlementaires régionaux flamands, wallons et bruxellois feront ce qu'ils voudront.*

Troisième raison d'incompréhension: le Sénat est une chambre confédérale des entités fédérées. Je ne comprends pas pourquoi des gens qui plaident pour le confédéralisme peuvent maintenant être opposés à cette institution et à cette manière de travailler. Prenons ce rapport: ce sont tous des parlementaires des parlements des entités fédérées qui se réunissent ici au niveau fédéral pour se concerter, dialoguer et décider de la manière dont ils envisagent ensemble le développement du réseau ferroviaire et le fonctionnement de la SNCB.

Mais je partage l'opinion de la N-VA et de nombreux Flamands selon laquelle le nouveau Sénat se débat toujours avec son nouveau rôle. C'est ce qui est de nouveau apparu ce matin. D'où l'ajout explicite de la recommandation 25.

Quand je parle du Sénat en Flandre, on me demande toujours si cette institution n'a pas encore été supprimée. Et je réponds: mais si, le Sénat a été supprimé. Et c'est exact. Le Sénat comme deuxième chambre législative dans un système bicaméral a été supprimé. Aussi longtemps que la dénomination du Sénat existera, l'opinion publique ne comprendra jamais ce que cette institution est et ce qu'elle fait aujourd'hui. J'appelle dès lors l'assemblée plénière à s'atteler à trouver un nouveau nom qui reflète ce que nous sommes: la Chambre des entités fédérées ou le Conseil de Belgique.

M. Alain Destexhe (MR). – *Cher collègue, jusqu'ici, je pouvais vous applaudir mais là, vous franchissez les bornes! Nous ne pouvons adhérer à la fin. C'est dommage.*

M. Lode Vereeck (Open Vld). – *Je sais. Pourtant, je suis un homme très nuancé.*

Aux Pays-Bas, le Sénat porte deux noms, Sénat et Première Chambre. J'estime que le nom de notre institution devrait

moet maken wat ze is, namelijk de Kamer der Deelstaten of de Raad van België. Net zoals de Raad van Europa zijn we een interparlementair overlegorgaan, maar wel eentje met beslissingsmacht en volle wetgevende bevoegdheid over de Grondwet en de institutionele inrichting van ons land. En tussen haakjes, ik hoop opnieuw dat de tegenstanders van de nieuwe Senaat beseffen dat Vlaamse, Waalse, Brusselse, Franstalige en Duitstalige parlementsleden bij de volgende staatshervorming mee zullen debatteren, amenderen, beslissen en stemmen. Een volgende staatshervorming wordt dus niet langer over de hoofden van de Vlaamse en de andere regionale parlementsleden bedisseld. Via de Senaat beslissen ze voortaan rechtstreeks mee. Van een copernicaanse omwenteling gesproken! Dat is er zeker een en des te meer in het geval van asymmetrische coalities. Dan kan het belang van deze bevoegdheid zeker niet worden onderschat.

Ook op budgettair vlak moet er dringend een langetermijnperspectief worden geboden. De personeelsformatie van de Senaat is vandaag nog grotendeels op maat van de oude Senaat. Dat is logisch want die hield pas op 30 juni 2014 op te bestaan. De afslanking naar de maat van de nieuwe Senaat verloopt snel en op verantwoorde wijze, van 69 naar 49 miljoen euro budget op drie jaar tijd. Zo lang we echter niet weten wat de nieuwe Senaat uiteindelijk zal kosten wanneer de afslanking en hervorming zijn afgerond, maakt de Senaat zich kwetsbaar voor onterechte kritiek over zijn budgettaire kostprijs. Collega Anciaux, u bent daarvoor verantwoordelijk, noem een bedrag waarop wij in 2019-2020 zullen landen. In Nederland heeft de Senaat een budget van 12 miljoen euro.

Om de betrokkenheid van de regionale parlementsleden te vergroten, herhaal ik hier in de plenaire vergadering opnieuw mijn voorstel om de mogelijkheid in te voeren om per commissie per fractie telkens één expert-parlementslid uit de regionale parlementen uit te nodigen naar een commissievergadering. Het toeval wil dat Jan Peumans, Karin Brouwers, Ingrid Lieten en ikzelf uit de mobiliteitswereld komen en voldoende kennis en bagage hebben op het vlak van mobiliteit. Maar bij een volgende vergadering over thema's waarover ik minder weet, kan dat minder het geval zijn. Dan kan het interessant zijn dat elke fractie zijn expert-parlementslid kan uitnodigen. Dat voorstel ligt trouwens al een tijdje te verstoffen op het Bureau. Ik geef u dat maar mee.

De heer Jan Van Esbroeck (N-VA). – Mijnheer Vereeck, het verwondert me enorm uit uw mond te moeten horen dat u aan ons en aan alle aanwezige collega's vraagt respect op te brengen voor de instituten, voor de parlementen, voor de instellingen die er vandaag zijn. Ik kom terug op uw twitterberichtje, dat ik gedeeld heb, waarin u geen respect toont. U spreekt over 'de gemeenteraad van Vlaanderen'. Waar vinden de vergaderingen van de gemeenteraad van Vlaanderen plaats? Leg me dat eens uit.

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – Voor zover humor en ironie aan u besteed zijn, moet ik u zeggen dat vijf jaar Vlaams Parlement me het gevoel gaf dat ik soms in een gemeenteraad zat, meestal die van Antwerpen, met thema's die uiteindelijk alleen maar voor Antwerpen relevant waren. Datzelfde debat werd dan enkele uren later in de gemeenteraad van Antwerpen nog eens overgedaan. Eerlijk

aussi refléter ce qu'elle est, à savoir la Chambre des entités fédérées ou le Conseil de Belgique. Tout comme le Conseil de l'Europe, nous sommes un organe interparlementaire de concertation mais doté d'un pouvoir de décision et d'une compétence pleine et entière pour la Constitution et l'organisation institutionnelle de notre pays. Entre parenthèses, j'espère que les adversaires du nouveau Sénat ont bien compris que, lors de la prochaine réforme de l'État, les parlementaires de la Flandre, de la Région wallonne, de la Région de Bruxelles-Capitale, de la Communauté française et de la Communauté germanophone prendront part aux discussions, aux amendements, aux décisions et aux votes via le Sénat. Voilà bien une révolution copernicienne! Surtout en cas de coalitions asymétriques. L'importance de cette compétence ne peut être sous-estimée.

Dans le domaine budgétaire aussi, il faut offrir des perspectives à long terme. Les effectifs actuels du Sénat sont encore largement à la mesure de l'ancien Sénat. C'est logique puisque celui-ci n'a disparu que le 30 juin 2014. La réduction des effectifs conforme au nouveau Sénat s'opère rapidement et de manière responsable, le budget étant passé de 69 à 49 millions d'euros en trois ans. Toutefois, tant que nous ne saurons pas ce que coûtera le nouveau Sénat lorsque cette compression de personnel et la réforme seront terminées, le Sénat prêtera le flanc à la critique injuste quant à son coût budgétaire. Monsieur Anciaux, vous en êtes responsable, citez donc un montant à atteindre en 2019-2020. Aux Pays-Bas, le Sénat a un budget de 12 millions d'euros.

Pour renforcer l'implication des parlements régionaux, je propose de permettre à chaque groupe politique d'inviter chaque fois un expert, membre d'un parlement régional, à une réunion d'une de nos commissions. Le hasard a voulu que Jan Peumans, Karin Brouwers, Ingrid Lieten et moi-même soyons issus du monde de la mobilité et disposions d'un bagage suffisant dans ce domaine. Ce ne sera peut-être plus le cas lors d'une prochaine réunion sur un autre thème. Il peut être intéressant que chaque groupe puisse convier son parlementaire-expert. Ma proposition prend la poussière au Bureau depuis un certain temps déjà.

M. Jan Van Esbroeck (N-VA). – Monsieur Vereeck, je suis très étonné de vous entendre demander à chacun d'entre nous de respecter les institutions et parlements existants. Je rappelle votre message sur Twitter qui témoigne d'un manque de respect: vous parlez du «conseil communal de Flandre». Expliquez-moi où se déroulent les réunions du conseil communal de Flandre?

M. Lode Vereeck (Open Vld). – J'ai siégé cinq ans au Parlement flamand et j'ai parfois eu le sentiment de me trouver dans un conseil communal, le plus souvent celui d'Anvers, puisque les thèmes dont nous débattions ne concernaient souvent que cette ville. Honnêtement, il ne s'agit pas d'une remarque narquoise mais d'un simple constat sans intention injurieuse.

gezegd, dat is geen schampere opmerking, maar het is gewoon een vaststelling, het is niet eens beschimpend bedoeld.

De heer Jan Van Esbroeck (N-VA). – Ik vind dat negativisme erg. Altijd dat negativisme!

De heer Lode Vereeck (Open Vld). – Tot slot nog dit. Ons land wordt vandaag in vele buitenlandse media afgeschilderd als een *failed state*. Ik ben het daar niet mee eens. Ook staatssecretaris Francken is het daar trouwens niet mee eens. Maar dit informatiebeslag leert wel dat 18 overlegorganen geen goede manier, geen efficiënte wijze is om een sterk openbaarvervoeraanbod te leveren.

De Senaat biedt 25 concrete maatregelen aan en zodoende levert hij ook een meerwaarde, want deze aanbevelingen hadden kunnen worden uitgewerkt in de Kamer, noch in een regionaal parlement. Laten we dus steeds goed nadenken over waar de hoogste meerwaarde ligt van de Senaat.

De problematische besluitvorming over de burden sharing van de klimaatinspanningen tussen de diverse overheden is onze volgende opdracht. Ze is bijzonder relevant, op voorwaarde dat er ook een betere besluitvormingsprocedure uit voortvloeit. Of wat dacht u van de impact van de taxshift op de gemeentelijke inkomsten? Die komt niet aan bod in de regionale parlementen, want de taxshift is federaal, noch in de Kamer, want de Gewesten zijn de voogdijoverheid van de gemeenten. Ik denk dus dat er werk genoeg is voor de Senaat.

– **De bespreking is gesloten.**

– **De stemming over het informatieverslag heeft later plaats.**

Inoverwegingneming van een voorstel

De voorzitter. – Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van bijzondere wet tot wijziging van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof teneinde het Grondwettelijk Hof toe te laten in een arrest gewezen op prejudiciële vraag de gevolgen te handhaven van een ongrondwettig verklaarde bepaling (van mevrouw Christine Defraigne c.s.; Stuk 6-273).

Leden die opmerkingen mochten hebben, kunnen die vóór het einde van de vergadering mededelen.

Tenzij er afwijkende suggesties zijn, neem ik aan dat dit voorstel in overweging is genomen en verzonden naar de commissie voor de Institutionele Aangelegenheden.
(*Instemming*)

M. Jan Van Esbroeck (N-VA). – *Toujours le même négativisme! Je trouve cela grave.*

M. Lode Vereeck (Open Vld). – *En conclusion, j'ajouterai que notre pays est décrit comme un État défailant dans de nombreux médias étrangers. Je ne suis pas d'accord. Pas plus d'ailleurs que le secrétaire d'État, Theo Francken. Le présent rapport d'information montre cependant que 18 organes de concertation ne sont pas une manière efficace de coordonner les transports publics et d'offrir des transports performants. Le Sénat propose 25 mesures d'amélioration concrètes. Il crée ainsi une plus-value car ces recommandations n'auraient pas pu être écrites à la Chambre, ni dans un parlement régional. Réfléchissons donc bien et demandons-nous où se situe la valeur ajoutée la plus grande. La difficulté de décider de la répartition des efforts climatiques entre les différents niveaux de pouvoir sera le thème de notre prochaine mission. Elle aura toute sa pertinence si elle aboutit à une meilleure prise de décision. Et que pensez-vous de l'incidence du glissement fiscal sur les recettes communales? Ce thème n'est pas vraiment abordé dans les parlements régionaux car le glissement fiscal est une mesure fédérale, ni à la Chambre car ce sont les Régions qui sont les autorités de tutelle. Une mission rêvée pour le Sénat, donc.*

– **La discussion est close.**

– **Il sera procédé ultérieurement au vote sur le rapport d'information.**

Prise en considération d'une proposition

Mme la présidente. – L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de loi spéciale modifiant la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle en vue d'autoriser la Cour constitutionnelle à maintenir dans un arrêt rendu sur question préjudicielle les effets d'une inconstitutionnalité constatée (de Mme Christine Defraigne et consorts; Doc. 6-273).

Je prie les membres qui auraient des observations à formuler de me les faire connaître avant la fin de la séance.

Sauf suggestion divergente, je considérerai cette proposition comme prise en considération et renvoyée à la commission des Affaires institutionnelles. (*Assentiment*)

Stemmingen

(De naamlijsten worden in de bijlage opgenomen.)

Informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en -aanbod te komen (Stuk 6-201)

Stemming 1

Nederlandse taalgroep

Aanwezig: 24
Voor: 14
Tegen: 10
Onthoudingen: 0

Franse taalgroep

Aanwezig: 18
Voor: 11
Tegen: 0
Onthoudingen: 7

De Duitstalige gemeenschapssenator heeft voorgestemd.

- **Het verslag is aangenomen. Het zal worden meegedeeld aan de eerste minister, aan de minister van Mobiliteit, aan de voorzitter van de Kamer van volksvertegenwoordigers en aan de Minister-presidenten en de voorzitters van de parlementen van de Gemeenschappen en de Gewesten.**

Regeling van de werkzaamheden

De voorzitter. – De agenda van deze vergadering is afgewerkt.

De volgende vergadering vindt plaats op 17 juni 2016.

(De vergadering wordt gesloten om 13.40 uur.)

Berichten van verhindering

Afwezig met bericht van verhindering: de dames Brusseel, Claes en De Sutter, wegens andere plichten.

- **Voor kennisgeving aangenomen.**

Votes

(Les listes nominatives figurent en annexe.)

Rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer une offre et un plan de transports publics mieux intégrés (Doc. 6-201)

Vote n° 1

Groupe linguistique néerlandais

Présents: 24
Pour: 14
Contre: 10
Abstentions: 0

Groupe linguistique français

Présents: 18
Pour: 11
Contre: 0
Abstentions: 7

Le sénateur de communauté germanophone a voté pour.

- **Le rapport est adopté. Le rapport est adopté. Il sera communiqué au premier ministre, au ministre de la Mobilité, au président de la Chambre des représentants et aux Ministres-Présidents et présidents des parlements des Communautés et des Régions.**

Ordre des travaux

Mme la présidente. – L'ordre du jour de la présente séance est ainsi épuisé.

La prochaine séance aura lieu le 17 juin 2016.

(La séance est levée à 13 h 40.)

Excusés

Mmes Brusseel, Claes et De Sutter, pour d'autres devoirs, demandent d'excuser leur absence à la présente séance.

- **Pris pour information.**

Bijlage

Annexe

Naamstemmingen

Stemming 1

Nederlandse taalgroep

Aanwezig: 24
 Voor: 14
 Tegen: 10
 Onthoudingen: 0

Voor

Bert Anciaux, Karin Brouwers, Sabine de Bethune, Jean-Jacques De Gucht, Brigitte Grouwels, Elisabeth Meuleman, Hermes Sanctorum–Vandevoorde, Katia Segers, Martine Taelman, Güler Turan, Steven Vanackere, Peter Van Rompuy, Lode Vereeck, Johan Verstreken.

Tegen

Jan Becaus, Cathy Coudyser, Piet De Bruyn, Annick De Ridder, Andries Gryffroy, Lieve Maes, Jan Peumans, Pol Van Den Driessche, Miranda Van Eetvelde, Jan Van Esbroeck.

Franse taalgroep

Aanwezig: 18
 Voor: 11
 Tegen: 0
 Onthoudingen: 7

Voor

Christophe Bastin, Valérie De Bue, Christine Defraigne, Alain Destexhe, Olivier Destrebecq, Yves Evrard, Philippe Henry, Hélène Ryckmans, Cécile Thibaut, Jean-Paul Wahl, Véronique Waroux.

Onthoudingen

Latifa Gahouchi, Anne Lambelin, Philippe Mahoux, Christie Morreale, Patrick Prévot, Christiane Vienne, Olga Zrihen.

Duitstalige gemeenschapssenaar

Voor

Alexander Miesen.

Ontslag en benoeming van regeringsleden

Bij brief van 2 mei 2016 zendt de eerste minister een afschrift over van het koninklijk besluit met als opschrift “Regering – Ontslag – Benoeming”.

– Voor kennisgeving aangenomen.

Grondwettelijk Hof – Arresten

Met toepassing van artikel 113 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, geeft de griffier van het Grondwettelijk Hof kennis aan de voorzitter van de Senaat van:

– het arrest nr. 53/2016, uitgesproken op 21 april 2016 inzake de beroepen tot gedeeltelijke vernietiging van het decreet van de Franse Gemeenschap van 7 november 2013 tot bepaling van het hogeronderwijslandschap en de academische organisatie van de studies, ingesteld door de

Votes nominatifs

Vote n° 1

Groupe linguistique néerlandais

Présents : 24
 Pour : 14
 Contre : 10
 Abstentions : 0

Pour

Contre

Groupe linguistique français

Présents : 18
 Pour : 11
 Contre : 0
 Abstentions : 7

Pour

Abstentions

Sénateur de communauté germanophone

Pour

Démission et nomination de membres du gouvernement

Par lettre du 2 mai 2016, le premier ministre transmet une copie de l'arrêté royal portant l'intitulé «Gouvernement – Démission – Nomination».

– Pris pour notification.

Cour constitutionnelle – Arrêts

En application de l'article 113 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, le greffier de la Cour constitutionnelle notifie au président du Sénat:

– l'arrêt n° 53/2016, rendu le 21 avril 2016, en cause les recours en annulation partielle du décret de la Communauté française du 7 novembre 2013 définissant le paysage de l'enseignement supérieur et l'organisation académique des études, introduits par l'ASBL «École pratique des hautes

- vzw “École pratique des hautes études commerciales” en anderen, door de vzw “Haute École Léonard de Vinci”, door de vzw “Centre d’Enseignement Saint-Laurent, Liège” en de vzw “CPSE” en door Henri Bouillon en anderen (rolnummers 5927, 5928, 2929 en 5933);
- het arrest nr. 54/2016, uitgesproken op 21 april 2016 inzake de vordering tot schorsing van de artikelen 7 en 8 van de wet van 18 december 2015 “betreffende de assimilatie van een periode van non-activiteit van bepaalde leden van de geïntegreerde politie voor de loopbaanvoorwaarde om met vervroegd pensioen te vertrekken, betreffende de cumulatie met een pensioen van de publieke sector, betreffende het gewaarborgd inkomen voor bejaarden en betreffende de pensioenen van het vliegend personeel van de burgerlijke luchtvaart”, ingesteld door J.-P. C. en anderen (rolnummer 6352);
 - het arrest nr. 55/2016, uitgesproken op 28 april 2016 inzake de prejudiciële vraag over artikel 127 van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 13 juli 1994 betreffende de hogescholen in de Vlaamse Gemeenschap, vóór de opheffing ervan bij decreet van 20 december 2013, gesteld door het Arbeidshof te Antwerpen (rolnummer 6101);
 - het arrest nr. 56/2016, uitgesproken op 28 april 2016 inzake het beroep tot vernietiging van de artikelen 27 en 28, 5°, van het decreet van het Waalse Gewest van 11 april 2014 tot wijziging van het decreet van 12 april 2001 betreffende de organisatie van de gewestelijke elektriciteitsmarkt, ingesteld door de vzw “EDORA – Fédération de l’Énergie d’Origine Renouvelable et Alternative” (rolnummer 6122);
 - het arrest nr. 57/2016, uitgesproken op 28 april 2016 inzake de beroepen tot gehele of gedeeltelijke vernietiging van het decreet van het Vlaamse Gewest van 9 mei 2014 tot wijziging van de regelgeving inzake natuur en bos, ingesteld door de lv “Alaerts-Jordens” en anderen en door Eddy Passchyn en de lv “Safacop-Coppin Fabienne” (rolnummers 6131 en 6135);
 - het arrest nr. 58/2016, uitgesproken op 28 april 2016 inzake de prejudiciële vragen betreffende artikel L4211-3, §5, van het Wetboek van de plaatselijke democratie en de decentralisatie, ingevoegd bij artikel 22 van het decreet van het Waalse Gewest van 19 december 2012 houdende de algemene ontvangstenbegroting van het Waalse Gewest voor het begrotingsjaar 2013, gesteld door de Raad van State (rolnummer 6139);
 - het arrest nr. 59/2016, uitgesproken op 28 april 2016 inzake de prejudiciële vraag over artikel 22*sexies* van de wet van 17 juli 1963 betreffende de overzeese sociale zekerheid, gesteld door het Arbeidshof te Antwerpen (rolnummer 6156);
 - het arrest nr. 60/2016, uitgesproken op 28 april 2016 inzake de prejudiciële vraag over artikel 1 van de wet van 12 januari 1993 betreffende een vorderingsrecht inzake bescherming van het leefmilieu, in samenhang gelezen met artikel 194 van het Vlaamse Gemeentedecreet van 15 juli 2005, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg Antwerpen, afdeling Antwerpen (rolnummer 6183);
 - het arrest nr. 61/2016, uitgesproken op 28 april 2016 inzake de prejudiciële vraag betreffende artikel 68 van de
- études commerciales» et autres, par l’ASBL «Haute École Léonard de Vinci», par l’ASBL «Centre d’Enseignement Saint-Laurent, Liège» et l’ASBL «CPSE» et par Henri Bouillon et autres (numéros du rôle 5927, 5928, 5929 et 5933);
- l’arrêt n° 54/2016, rendu le 21 avril 2016, en cause la demande de suspension des articles 7 et 8 de la loi du 18 décembre 2015 «en matière d’assimilation d’une période de non-activité de certains membres de la police intégrée pour la condition de carrière pour partir en pension anticipée, en matière de cumul avec une pension du secteur public, en matière de revenu garanti aux personnes âgées, et en matière de pensions du personnel navigant de l’aviation civile», introduite par J.-P. C. et autres (numéro du rôle 6352);
 - l’arrêt n° 55/2016, rendu le 28 avril 2016, en cause la question préjudicielle concernant l’article 127 du décret de la Communauté flamande du 13 juillet 1994 relatif aux instituts supérieurs en Communauté flamande, avant son abrogation par décret du 20 décembre 2013, posée par la Cour du travail d’Anvers (numéro du rôle 6101);
 - l’arrêt n° 56/2016, rendu le 28 avril 2016, en cause le recours en annulation des articles 27 et 28, 5°, du décret de la Région wallonne du 11 avril 2014 modifiant le décret du 12 avril 2001 relatif à l’organisation du marché régional de l’électricité, introduit par l’ASBL «EDORA – Fédération de l’Énergie d’Origine Renouvelable et Alternative» (numéro du rôle 6122);
 - l’arrêt n° 57/2016, rendu le 28 avril 2016, en cause les recours en annulation totale ou partielle du décret de la Région flamande du 9 mai 2014 modifiant la réglementation relative à la nature et aux forêts, introduits par la S. Agr. «Alaerts-Jordens» et autres et par Eddy Passchyn et la S. Agr. «Safacop-Coppin Fabienne» (numéros du rôle 6131 et 6135);
 - l’arrêt n° 58/2016, rendu le 28 avril 2016, en cause les questions préjudicielles relatives à l’article L4211-3, §5, du Code de la démocratie locale et de la décentralisation, inséré par l’article 22 du décret de la Région wallonne du 19 décembre 2012 contenant le budget général des recettes de la Région wallonne pour l’année budgétaire 2013, posées par le Conseil d’État (numéro du rôle 6139);
 - l’arrêt n° 59/2016, rendu le 28 avril 2016, en cause la question préjudicielle concernant l’article 22*sexies* de la loi du 17 juillet 1963 relative à la sécurité sociale d’outre-mer, posée par la Cour du travail d’Anvers (numéro du rôle 6156);
 - l’arrêt n° 60/2016, rendu le 28 avril 2016, en cause la question préjudicielle relative à l’article 1^{er} de la loi du 12 janvier 1993 concernant un droit d’action en matière de protection de l’environnement, lu en combinaison avec l’article 194 du décret communal flamand du 15 juillet 2005, posée par le Tribunal de première instance d’Anvers, division Anvers (numéro du rôle 6183);
 - l’arrêt n° 61/2016, rendu le 28 avril 2016, en cause la question préjudicielle relative à l’article 68 de la loi du

arbeidsongevallenwet van 10 april 1971 en artikel 1018 van het Gerechtelijk Wetboek, gesteld door het Arbeidshof te Brussel (rolnummer 6216);

- het arrest nr. 62/2016, uitgesproken op 28 april 2016 inzake de beroepen tot vernietiging:
 - van de wet van 18 juli 2013 houdende instemming met het Verdrag inzake stabiliteit, coördinatie en bestuur in de Economische en Monetaire Unie tussen het Koninkrijk België, de Republiek Bulgarije, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, de Republiek Estland, Ierland, de Helleense Republiek, het Koninkrijk Spanje, de Franse Republiek, de Italiaanse Republiek, de Republiek Cyprus, de Republiek Letland, de Republiek Litouwen, het Groothertogdom Luxemburg, Hongarije, Malta, het Koninkrijk der Nederlanden, de Republiek Oostenrijk, de Republiek Polen, de Portugese Republiek, Roemenië, de Republiek Slovenië, de Slowaakse Republiek, de Republiek Finland en het Koninkrijk Zweden, en met de notulen van het Verdrag inzake stabiliteit, coördinatie en bestuur in de Economische en Monetaire Unie, gedaan te Brussel op 2 maart 2012, ingesteld door Michael Balter en anderen en door de vzw “Ligue des Droits de l’Homme” en anderen;
 - van het samenwerkingsakkoord van 13 december 2013 tussen de Federale Overheid, de Gemeenschappen, de Gewesten en de Gemeenschapscommissies betreffende de uitvoering van artikel 3, §1, van het Verdrag inzake stabiliteit, coördinatie en bestuur in de Economische en Monetaire Unie, ingesteld door Michael Balter en anderen;
 - van het Vlaamse decreet van 21 maart 2014 houdende instemming met het voormelde samenwerkingsakkoord van 13 december 2013, ingesteld door Michael Balter en anderen (rolnummers 5917, 5920, 5930 en 6127).

– **Voor kennisgeving aangenomen.**

Grondwettelijk Hof – Beroepen

Met toepassing van artikel 76 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, geeft de griffier van het Grondwettelijk Hof kennis aan de voorzitter van de Senaat van:

- het beroep tot vernietiging en de vordering tot schorsing van de artikelen 20 tot 22 van de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 18 december 2015 houdende het eerste deel van de fiscale hervorming, ingesteld door de vzw “FEBEM” en anderen (rolnummer 6385);
 - het beroep tot vernietiging en de vordering tot schorsing van de wet van 16 december 2015 tot regeling van de mededeling van inlichtingen betreffende financiële rekeningen, door de Belgische financiële instellingen en de FOD Financiën, in het kader van een automatische uitwisseling van inlichtingen op internationaal niveau en voor belastingdoeleinden, ingesteld door E.M (rolnummer 6389).
- **Voor kennisgeving aangenomen.**

10 avril 1971 sur les accidents du travail et à l’article 1018 du Code judiciaire, posée par la Cour du travail de Bruxelles (numéro du rôle 6216);

- l’arrêt n° 62/2016, rendu le 28 avril 2016, en cause les recours en annulation:
 - de la loi du 18 juillet 2013 portant assentiment au Traité sur la stabilité, la coordination et la gouvernance au sein de l’Union économique et monétaire entre le Royaume de Belgique, la République de Bulgarie, le Royaume du Danemark, la République fédérale d’Allemagne, la République d’Estonie, l’Irlande, la République hellénique, le Royaume d’Espagne, la République française, la République italienne, la République de Chypre, la République de Lettonie, la République de Lituanie, le grand-duché de Luxembourg, la Hongrie, Malte, le Royaume des Pays-Bas, la République d’Autriche, la République de Pologne, la République portugaise, la Roumanie, la République de Slovaquie, la République slovaque, la République de Finlande et le Royaume de Suède, et au procès-verbal de signature du Traité sur la stabilité, la coordination et la gouvernance au sein de l’Union économique et monétaire, fait à Bruxelles le 2 mars 2012, introduits par Michael Balter et autres et par l’ASBL «Ligue des Droits de l’Homme» et autres;
 - de l’accord de coopération du 13 décembre 2013 entre l’État fédéral, les Communautés, les Régions et les Commissions communautaires relatif à la mise en œuvre de l’article 3, §1^{er}, du Traité sur la stabilité, la coordination et la gouvernance au sein de l’Union économique et monétaire, introduit par Michael Balter et autres;
 - du décret flamand du 21 mars 2014 portant assentiment à l’accord de coopération précité du 13 décembre 2013, introduit par Michael Balter et autres (numéros du rôle 5917, 5920, 5930 en 6127).

– **Pris pour notification.**

Cour constitutionnelle – Recours

En application de l’article 76 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, le greffier de la Cour constitutionnelle notifie au président du Sénat:

- le recours en annulation et la demande de suspension des articles 20 à 22 de l’ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 décembre 2015 portant la première partie de la réforme fiscale, introduits par l’ASBL «FEBEM» et autres (numéro du rôle 6385);
 - le recours en annulation et la demande de suspension de la loi du 16 décembre 2015 réglant la communication des renseignements relatifs aux comptes financiers, par les institutions financières belges et le SPF Finances, dans le cadre d’un échange automatique de renseignements au niveau international et à des fins fiscales, introduits par E.M (numéro du rôle 6389).
- **Pris pour notification.**

Grondwettelijk Hof – Prejudiciële vragen

Met toepassing van artikel 77 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, geeft de griffier van het Grondwettelijk Hof aan de voorzitter van de Senaat kennis van:

- de prejudiciële vraag betreffende artikel 82, tweede lid, van de faillissementswet van 8 augustus 1997, gesteld door het Hof van Beroep te Luik (rolnummer 6382);
- de prejudiciële vraag over artikel 26 van de wet van 22 december 1986 betreffende de intercommunales, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg Waals Brabant (rolnummer 6384);
- de prejudiciële vraag over artikel 82, §3, van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten (voor de opheffing ervan bij artikel 50 van de wet van 26 december 2013), gesteld door het Arbeidshof te Antwerpen, afdeling Antwerpen (rolnummer 6386);
- de prejudiciële vraag betreffende artikel 6 van het decreet van het Waalse Gewest van 27 november 1997 tot wijziging van het Waalse Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedebouw en Patrimonium, gesteld door de Raad van State (rolnummer 6387);
- de prejudiciële vraag over artikel 81, §1, van het decreet van het Waalse Gewest van 11 maart 1999 betreffende de milieuvergunning, gesteld door de Raad van State (rolnummer 6388);
- de prejudiciële vraag betreffende artikel 325/7, §1, vijfde lid, van het Burgerlijk Wetboek, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg Oost-Vlaanderen, afdeling Gent (rolnummer 6391);
- de prejudiciële vraag betreffende artikel 2 van de wet van 7 mei 2009 “houdende instemming met en uitvoering van het Avenant, ondertekend te Brussel op 12 december 2008, bij de Overeenkomst tussen België en Frankrijk tot voorkoming van dubbele belasting en tot regeling van wederzijdse administratieve en juridische bijstand inzake inkomstenbelastingen, ondertekend te Brussel op 10 maart 1964 en gewijzigd door de Avenanten van 15 februari 1971 en 8 februari 1999”, gesteld door het Hof van Beroep te Brussel (rolnummer 6392);
- de prejudiciële vraag betreffende artikel 134 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg Luxemburg, afdeling Aarlen (rolnummer 6393);
- de prejudiciële vraag over artikel 84^{ter} van het Wetboek van de belasting over de toegevoegde waarde, gesteld door het Hof van Beroep te Gent (rolnummer 6411);
- de prejudiciële vraag over artikel 356-1 van het Burgerlijk Wetboek, in samenhang gelezen met de artikelen 162, 164 en 343, §1, b), van het Burgerlijk Wetboek, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen, afdeling Brugge (rolnummer 6412);

Cour constitutionnelle – Questions préjudicielles

En application de l'article 77 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, le greffier de la Cour constitutionnelle notifie au président du Sénat:

- la question préjudicielle relative à l'article 82, alinéa 2, de la loi du 8 août 1997 sur les faillites, posée par la Cour d'appel de Liège (numéro du rôle 6382);
- la question préjudicielle concernant l'article 26 de la loi du 22 décembre 1986 relative aux intercommunales, posée par le Tribunal de première instance du Brabant wallon (numéro du rôle 6384);
- la question préjudicielle concernant l'article 82, §3, de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail (avant son abrogation par l'article 50 de la loi du 26 décembre 2013), posée par la Cour du travail d'Anvers, division Anvers (numéro du rôle 6386);
- la question préjudicielle relative à l'article 6 du décret de la Région wallonne du 27 novembre 1997 modifiant le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, posée par le Conseil d'État (numéro du rôle 6387);
- la question préjudicielle concernant l'article 81, §1^{er}, du décret de la Région wallonne du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, posée par le Conseil d'État (numéro du rôle 6388);
- la question préjudicielle relative à l'article 325/7, §1^{er}, alinéa 5, du Code civil, posée par le Tribunal de première instance de Flandre orientale, division Gand (numéro du rôle 6391);
- la question préjudicielle relative à l'article 2 de la loi du 7 mai 2009 «portant assentiment à et exécution de l'Avenant, signé à Bruxelles le 12 décembre 2008, à la Convention entre la Belgique et la France tendant à éviter les doubles impositions et à établir des règles d'assistance administrative et juridique réciproque en matière d'impôts sur les revenus, signée à Bruxelles le 10 mars 1964 et modifiée par les Avenants du 15 février 1971 et du 8 février 1999», posée par la Cour d'appel de Bruxelles (numéro du rôle 6392);
- la question préjudicielle relative à l'article 134 du Code des impôts sur les revenus 1992, posée par le Tribunal de première instance du Luxembourg, division d'Arlon (numéro du rôle 6393);
- la question préjudicielle relative à l'article 84^{ter} du Code de la taxe sur la valeur ajoutée, posée par la Cour d'appel de Gand (numéro du rôle 6411);
- la question préjudicielle relative à l'article 356-1 du Code civil, lu en combinaison avec les articles 162, 164 et 343, §1, b), du Code civil, posée par le Tribunal de première instance de Flandre occidentale, division Bruges (numéro du rôle 6412);

- de prejudiciële vraag over artikel I.3, 69°, g), van de Vlaamse Codex Hoger Onderwijs, gecoördineerd bij besluit van de Vlaamse Regering van 11 oktober 2013 tot codificatie van de decreetale bepalingen betreffende het hoger onderwijs, gesteld door de Raad voor betwistingen inzake studievoortgangs-beslissingen (rolnummer 6413);
- de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 4.7.26 tot 4.7.26/1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, gesteld door de Raad voor Vergunningsbetwistingen (rolnummer 6414).
- **Voor kennisgeving aangenomen.**

Arbeidshoven

Bij brief van 22 april 2016 heeft de eerste voorzitter van het Arbeidshof te Bergen, overeenkomstig artikel 340 van het Gerechtelijk Wetboek aan de Senaat overgezonden, het werkingsverslag 2015 van het Arbeidshof te Bergen, goedgekeurd tijdens zijn algemene vergadering van 18 april 2016.

Bij brief van 2 mei 2016 heeft de eerste voorzitter van het Arbeidshof te Gent, overeenkomstig artikel 340 van het Gerechtelijk Wetboek aan de Senaat overgezonden, het werkingsverslag 2015 van het Arbeidshof te Gent, goedgekeurd tijdens zijn algemene vergadering van 26 april 2016.

Bij brief van 12 mei 2016 heeft de eerste voorzitter van het Arbeidshof te Antwerpen, overeenkomstig artikel 340 van het Gerechtelijk Wetboek aan de Senaat overgezonden, het werkingsverslag 2015 van het Arbeidshof te Antwerpen, goedgekeurd tijdens zijn algemene vergadering van 10 mei 2016.

- **Neergelegd ter Griffie.**

Parket

Bij brief van 12 april 2016 heeft de Procureur des Konings te Gent overeenkomstig artikel 346 van het Gerechtelijk Wetboek aan de Senaat overgezonden, het werkingsverslag 2015 van het Parket van de Procureur des Konings te Gent, goedgekeurd tijdens zijn korpsvergadering van 18 maart 2016.

- **Neergelegd ter Griffie.**

Auditoraat-generaal

Bij brief van 9 mei 2016 heeft de Procureur-generaal van het Auditoraat-generaal bij het Arbeidshof te Bergen overeenkomstig artikel 346 van het Gerechtelijk Wetboek aan de Senaat overgezonden, het werkingsverslag 2015 van het Auditoraat-generaal bij het Arbeidshof te Bergen, goedgekeurd tijdens zijn korpsvergadering van 27 april 2016.

- **Neergelegd ter Griffie.**

- la question préjudicielle relative à l'article I.3, 69°, g), du Code flamand de l'enseignement supérieur, coordonné par arrêté du Gouvernement flamand du 11 octobre 2013 portant codification des dispositions décretales relatives à l'enseignement supérieur, posée par le Conseil pour les contestations relatives aux décisions sur la progression des études (numéro du rôle 6413);
- la question préjudicielle relative aux articles 4.7.26 à 4.7.26/1 du Code flamand de l'aménagement du territoire, posée par le Conseil pour les contestations des autorisations (numéro du rôle 6414).
- **Pris pour notification.**

Cours du travail

Par lettre du 22 avril 2016, le premier président de la Cour du travail de Mons a transmis au Sénat, conformément à l'article 340 du Code judiciaire, le rapport de fonctionnement 2015 de la Cour du travail de Mons, approuvé lors de son assemblée générale du 18 avril 2016.

Par lettre du 2 mai 2016, le premier président de la Cour du travail de Gand a transmis au Sénat, conformément à l'article 340 du Code judiciaire, le rapport de fonctionnement 2015 de la Cour du travail de Gand, approuvé lors de son assemblée générale du 26 avril 2016.

Par lettre du 12 mai 2016, le premier président de la Cour du travail d'Anvers a transmis au Sénat, conformément à l'article 340 du Code judiciaire, le rapport de fonctionnement 2015 de la Cour du travail d'Anvers, approuvé lors de son assemblée générale du 10 mai 2016.

- **Dépôt au Greffe.**

Parquet

Par lettre du 12 avril 2016, le procureur du Roi de Gand, a transmis au Sénat, conformément à l'article 346 du Code judiciaire, le rapport de fonctionnement 2015 du Parquet du Procureur du Roi de Gand, approuvé lors de son assemblée de corps du 18 mars 2016.

- **Dépôt au Greffe.**

Auditorat général

Par lettre du 9 mai 2016, le Procureur général de l'auditorat général près la Cour du travail de Mons a transmis au Sénat, conformément à l'article 346 du Code judiciaire, le rapport de fonctionnement 2015 de l'Auditorat général près la Cour du travail de Mons, approuvé lors de son assemblée de corps du 27 avril 2016.

- **Dépôt au Greffe.**

Centrale Raad voor het Bedrijfsleven

Bij brief van 28 april 2016 heeft de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, overeenkomstig artikel 1 van de wet van 20 september 1948 houdende organisatie van het bedrijfsleven aan de Senaat overgezonden:

- het advies over de regelgevingsimpactanalyse en de kwaliteit van regelgeving (CRB 2016-0940 DEF).

goedgekeurd tijdens zijn plenaire vergadering van 27 april 2016.

- **Neergelegd ter Griffie.**

Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en Nationale Arbeidsraad

Bij brief van 27 april 2016 hebben de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad, overeenkomstig artikel 1 van de wet van 20 september 1948 houdende organisatie van het bedrijfsleven en artikel 1 van de organieke wet van 29 mei 1952 tot inrichting van de Nationale Arbeidsraad aan de Senaat overgezonden:

- het advies over het “Nationaal Hervormingsprogramma 2016” (NAR Advies 1.980 – CRB 2016-0710 DEF).

- **Neergelegd ter Griffie.**

Centrale Raad voor het Bedrijfsleven + Nationale Arbeidsraad + Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling + Raad voor het Verbruik

Bij brief van 28 april 2016 heeft de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, de Nationale Arbeidsraad, de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling en de Raad voor het Verbruik overeenkomstig artikel 1 van de wet van 20 september 1948 houdende organisatie van het bedrijfsleven aan de Senaat overgezonden:

- het gezamenlijk advies betreffende het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 19 maart 2013 ter verwezenlijking van een duurzaam gebruik van gewasbeschermingsmiddelen en toevoegingsstoffen (CRB 2016-0650).

- **Neergelegd ter Griffie.**

Belgisch Raadgevend Comité voor Bio-ethiek

Bij brief van 3 mei 2016 heeft de voorzitter van het Raadgevend Comité voor Bio-ethiek, overeenkomstig artikel 17 van het samenwerkingsakkoord van 15 januari 1993 houdende oprichting van een Raadgevend Comité voor Bio-ethiek aan de Senaat overgezonden, het algemeen activiteitenverslag voor het werkjaar 2015.

- **Neergelegd ter Griffie.**

Conseil central de l'Économie

Par lettre du 28 avril 2016, le Conseil central de l'économie a transmis au Sénat, conformément à l'article premier de la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'économie:

- l'avis concernant l'analyse d'impact de la réglementation et la qualité de la réglementation (CCE 2016-0940 DEF).

approuvé lors de sa séance plénière du 27 avril 2016.

- **Dépôt au Greffe.**

Conseil central de l'Économie et Conseil national du travail

Par lettre du 27 avril 2016, le Conseil central de l'économie et le Conseil national du travail ont transmis au Sénat, conformément à l'article premier de la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'économie et à l'article premier de la loi du 29 mai 1952 organique du Conseil national du travail:

- l'avis sur le « Programme national de réforme 2016 » (CNT Avis 1.980 – CCE 2016-0710 DEF).

- **Dépôt au Greffe.**

Conseil central de l'Économie + Conseil national du Travail + Conseil fédéral du Développement durable + Conseil de la Consommation

Par lettre du 28 avril 2016, le Conseil central de l'Économie, le Conseil national du Travail, le Conseil fédéral du Développement durable et le Conseil de la Consommation ont transmis au Sénat, conformément à l'article premier de la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'économie:

- l'avis commun relatif au projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 19 mars 2013 pour parvenir à une utilisation des produits phytopharmaceutiques et adjuvants avec le développement durable (CCE 2016-0650).

- **Dépôt au Greffe.**

Comité consultatif de Bioéthique de Belgique

Par lettre du 3 mai 2016, le président du Comité consultatif de Bioéthique a transmis au Sénat, conformément à l'article 17 de l'accord de coopération du 15 janvier 1993 portant création d'un Comité consultatif de Bioéthique, le rapport général d'activité d'éthique médicale pour l'exercice 2015.

- **Dépôt au Greffe.**

Federale Commissie voor medisch en wetenschappelijk onderzoek op embryo's *in vitro*

Bij brief van 25 april 2016 heeft de Directeur-generaal van de Federale Commissie voor medisch en wetenschappelijk onderzoek op embryo's *in vitro*, overeenkomstig artikel 10, §4, van de wet van 11 mei 2003 betreffende het onderzoek op embryo's *in vitro*, aan de Senaat overgezonden, het activiteitenverslag voor 2012-2014.

– Neergelegd ter Griffie.

Europees Parlement

Bij brief van 18 april 2016 heeft de voorzitter van het Europees Parlement aan de Senaat volgende tekst overgezonden:

- standpunt inzake het standpunt van de Raad in eerste lezing met het oog op de aanneming van de verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende overdraagbare dierziekten en tot wijziging en intrekking van bepaalde handelingen op het gebied van diergezondheid (“diergezondheidswetgeving”);
- standpunt inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1308/2013 en Verordening (EU) nr. 1306/2013 wat betreft de steunregeling voor de verstrekking van groenten, fruit, bananen en melk aan kinderen in onderwijsinstellingen;
- standpunt inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde indexcijfers van de consumptieprijzen en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2494/95;
- standpunt inzake het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen (gecodificeerde tekst);
- standpunt inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad ter voorkoming van verlegging van het handelsverkeer in bepaalde belangrijke geneesmiddelen naar de Europese Unie (codificatie);
- standpunt inzake het voorstel voor een besluit van de Raad betreffende de sluiting, namens de Europese Unie, van het wijzigingsprotocol bij de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en het Vorstendom Andorra waarbij wordt voorzien in maatregelen van gelijke strekking als die welke zijn vervat in Richtlijn 2003/48/EG van de Raad betreffende belastingheffing op inkomsten uit spaargelden in de vorm van rentebetaling;
- standpunt inzake het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende procedurele waarborgen voor kinderen die verdachte of beklagde zijn in een strafprocedure;
- resolutie over de tabaksovereenkomst (PMI-overeenkomst);

Commission fédérale pour la recherche médicale et scientifique sur les embryons *in vitro*

Par lettre du 25 avril 2016, le Directeur-général de la Commission fédérale pour la recherche médicale et scientifique sur les embryons *in vitro* a transmis au Sénat, conformément à l'article 10, §4, de la loi du 11 mai 2003 relative à la recherche sur les embryons *in vitro*, le rapport d'activité 2012-2014.

– Dépôt au Greffe.

Parlement européen

Par lettre du 18 avril 2016, le président du Parlement européen a transmis au Sénat le texte ci-après:

- position sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux maladies animales transmissibles et modifiant et abrogeant certains actes dans le domaine de la santé animale («législation sur la santé animale»);
- position sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) n° 1308/2013 et le règlement (UE) n° 1306/2013 en ce qui concerne le régime d'aide à la distribution de fruits et légumes, de bananes et de lait dans les établissements scolaires;
- position sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux indices des prix à la consommation et abrogeant le règlement (CE) n° 2494/95;
- position sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (texte codifié);
- position sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil visant à éviter le détournement vers des pays de l'Union européenne de certains médicaments essentiels (texte codifié);
- position sur la proposition de décision du Conseil relative à la conclusion, au nom de l'Union européenne, du protocole de modification de l'accord entre la Communauté européenne et la Principauté d'Andorre prévoyant des mesures équivalentes à celles prévues dans la directive 2003/48/CE du Conseil en matière de fiscalité des revenus de l'épargne sous forme de paiements d'intérêts;
- position sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en place de garanties procédurales en faveur des enfants soupçonnés ou poursuivis dans le cadre des procédures pénales;
- résolution concernant l'accord sur le tabac (accord PMI);

- resolutie over de vrijheid van meningsuiting in Kazachstan;
- resolutie over Egypte, met name de zaak Giulio Regeni;
- standpunt inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de invoering van urgente autonome handelsmaatregelen ten gunste van de Republiek Tunesië;
- resolutie over het verslag 2015 betreffende de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië;
- resolutie over het verslag 2015 over Montenegro, aangenomen tijdens de vergaderperiode van 7 tot en met 10 maart 2016.

Bij brief van 11 mei 2016 heeft de voorzitter van het Europees Parlement aan de Senaat volgende tekst overgezonden:

- standpunt inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot toepassing van de regelingen voor goederen van oorsprong uit bepaalde staten behorende tot de groep van staten in Afrika, het Caribisch gebied en de Stille Oceaan (ACS), die zijn opgenomen in overeenkomsten tot instelling van, of leidende tot instelling van, een economische partnerschapsovereenkomst (herschikking);
- standpunt inzake het ontwerp van besluit van de Raad betreffende de sluiting, namens de Europese Unie, van het Protocol tot vaststelling van de vangstmogelijkheden en de financiële tegenprestatie waarin is voorzien bij de partnerschapsovereenkomst inzake visserij tussen de Europese Gemeenschap, enerzijds, en de regering van Denemarken en de autonome regering van Groenland, anderzijds;
- standpunt inzake het ontwerp van besluit van de Raad betreffende sluiting van de Overeenkomst inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten tussen de Europese Unie en de regering van de Speciale Administratieve Regio Macau van de Volksrepubliek China;
- standpunt inzake het voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 2006/112/EG betreffende het gemeenschappelijke stelsel van belasting over de toegevoegde waarde, wat betreft de geldigheidsduur van de minimumhoogte van het normale tarief;
- standpunt inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de zoötechnische en genealogische voorwaarden voor de handel in en de invoer in de Unie van fokdieren en levende producten ervan;
- resolutie over de situatie in het Middellandse Zeegebied en de noodzaak van een holistische EU-aanpak van migratie;
- resolutie over het programma voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving (REFIT): stand van zaken en vooruitzichten;
- resolutie “Naar een verbeterde regelgeving inzake de interne markt”;

- résolution sur la liberté d’expression au Kazakhstan;
- résolution sur l’Égypte, en particulier sur le cas de Giulio Regeni
- position sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant l’instauration de mesures commerciales autonomes d’urgence en faveur de la République tunisienne;
- résolution sur le rapport 2015 sur l’ancienne République yougoslave de Macédoine;
- résolution sur le rapport de 2015 sur le Monténégro, adopté au cours de la période de session du 7 au 10 mars 2016.

Par lettre du 11 mai 2016, le président du Parlement européen a transmis au Sénat le texte ci-après:

- position sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil appliquant aux produits originaires de certains États appartenant au groupe des États d’Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP) les régimes prévus dans les accords établissant ou conduisant à établir des accords de partenariats économiques (refonte);
- position sur le projet de décision du Conseil relative à la conclusion au nom de l’Union européenne du protocole fixant les possibilités de pêche et la contrepartie financière prévues dans l’accord de partenariat dans le secteur de la pêche entre la Communauté européenne, d’une part, et le gouvernement du Danemark et le gouvernement autonome du Groenland, d’autre part;
- position sur le projet de décision du Conseil relative à la conclusion de l’accord entre l’Union européenne et le gouvernement de la région administrative spéciale de Macao de la République populaire de Chine sur certains aspects des services aériens;
- position sur la proposition de directive du Conseil modifiant la directive 2006/112/CE relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée en ce qui concerne la durée de l’obligation de respecter un taux normal minimal;
- position sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux conditions zootechniques et généalogiques applicables aux échanges et aux importations dans l’Union d’animaux reproducteurs et de leurs produits germinaux;
- résolution sur la situation en Méditerranée et sur la nécessité d’une approche globale des migrations de la part de l’Union européenne;
- résolution sur le programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT): situation actuelle et perspectives;
- résolution «Vers une meilleure réglementation du marché intérieur»;

- resolutie over het leren over de EU op school;
 - resolutie over het standpunt van de Raad inzake het ontwerp van gewijzigde begroting nr. 1/2016 van de Europese Unie voor het begrotingsjaar 2016, Een nieuw instrument voor het verlenen van noodsteun binnen de Unie;
 - resolutie over de ontwerpuitoeringsverordening van de Commissie tot verlenging van de goedkeuring van de werkzame stof glyfosaat overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1107/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende het op de markt brengen van gewasbeschermingsmiddelen, en tot wijziging van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 540/2011;
 - resolutie over de uitbraak van het zikavirus;
 - resolutie over de situatie in Polen;
 - standpunt inzake het standpunt van de Raad in eerste lezing met het oog op de vaststelling van een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming);
 - standpunt inzake het standpunt van de Raad in eerste lezing met het oog op de vaststelling van een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door bevoegde autoriteiten met het oog op de voorkoming, het onderzoek, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten of de tenuitvoerlegging van straffen, en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Kaderbesluit 2008/977/JBZ van de Raad;
 - standpunt inzake het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het gebruik van persoonsgegevens van passagiers voor het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven en zware criminaliteit;
 - resolutie over Pakistan, met name de aanslag in Lahore;
 - resolutie over Honduras: situatie van verdedigers van mensenrechten;
 - resolutie over Nigeria;
 - standpunt inzake het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van niet-openbaar gemaakte knowhow en bedrijfsinformatie (bedrijfsgeheimen) tegen het onrechtmatig verkrijgen, gebruiken en openbaar maken daarvan;
 - resolutie over het verslag 2015 over Turkije, aangenomen tijdens de vergaderperiode van 11 tot en met 14 april 2016.
 - **Neergelegd ter Griffie.**
- résolution Apprendre l'Union européenne à l'école;
 - résolution relative à la position du Conseil sur le projet de budget rectificatif n° 1/2016 de l'Union européenne pour l'exercice 2016, nouvel instrument destiné à fournir une aide d'urgence au sein de l'Union;
 - résolution sur le projet de règlement d'exécution de la Commission portant renouvellement de l'approbation de la substance active glyphosate, conformément au règlement (CE) n° 1107/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant la mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques, et modifiant l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 540/2011;
 - résolution sur l'épidémie du virus Zika;
 - résolution sur la situation en Pologne;
 - position sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données);
 - position sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil;
 - position sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'utilisation des données des dossiers passagers pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière;
 - résolution sur le Pakistan, en particulier sur l'attentat de Lahore;
 - résolution sur la situation des défenseurs des droits de l'homme au Honduras;
 - résolution 2016 sur le Nigeria;
 - position sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur la protection des savoir-faire et des informations commerciales non divulgués (secrets d'affaires) contre l'obtention, l'utilisation et la divulgation illicites;
 - résolution sur le rapport 2015 sur la Turquie, adopté au cours de la période de session du 11 au 14 avril 2016.
 - **Dépôt au Greffe.**