



GEWONE ZITTING 2023-2024

26 MAART 2024

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**tot invoering van een Intermodaal  
Richtschema Mobiliteit**

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor de Mobiliteit

door mevr. Cieltje VAN ACHTER (N)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

*Vaste leden:* Mevr. Leila Agic, de heer Ibrahim Dönmez, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Sadik Köksal, David Weytsman, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, de heren Tristan Roberti, Francis Dagrin, Arnaud Verstraete, mevr. Cieltje Van Achter.

*Plaatsvervangers:* De heer Jamal Ikazban, mevr. Marie Nagy.

*Zie:*

**Stuk van het parlement:**

**A-305/1 – 2020/2021:** Voorstel van resolutie.

SESSION ORDINAIRE 2023-2024

26 MARS 2024

**PARLEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

**PROPOSITION DE RÉOLUTION**

**visant à mettre en place un schéma directeur  
intermodal des mobilités**

**RAPPORT**

fait au nom de la commission  
de la mobilité

par Mme Cieltje VAN ACHTER (N)

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs :* Mme Leila Agic, M. Ibrahim Dönmez, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Sadik Köksal, David Weytsman, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, MM. Tristan Roberti, Francis Dagrin, Arnaud Verstraete, Mme Cieltje Van Achter.

*Membres suppléants:* M. Jamal Ikazban, Mme Marie Nagy.

*Voir :*

**Document du Parlement :**

**A-305/1 – 2020/2021 :** Proposition de résolution.

## I. Inleidende uiteenzetting van de heer David Weytsman, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie

De heer David Weytsman stelt dat de evolutie van onze mobiliteit neigt naar een toenemend gebruik van verschillende vervoerswijzen. Door de historische afwezigheid van richtplannen op Belgisch niveau zijn de vervoersnetwerken weinig geïntegreerd, wat ten koste gaat van het totale mobiliteitsaanbod en een toename van de reistijden met zich meebrengt. De verschillende mobiliteitsadministraties van het land hebben zich daarom ingespannen om tot convergentie te komen en hun analyse heeft de heer Weytsman geïnspireerd om verschillende resoluties voor te stellen.

In dit voorstel wordt een Belgisch richtschema gevraagd om de afzonderlijke initiatieven van de gewesten en de federale staat te coördineren. Over vervoer, een gedeelde bevoegdheid in België, zou meer overleg moeten worden gepleegd, onder meer via het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM), dat opnieuw moet worden geactiveerd. Een dergelijk richtschema zou het mogelijk maken om het aanbod van het openbaar vervoer af te stemmen op de vraag, maar ook op het aanbod van het privévervoer. Het spreekt dus voor zich dat de privéoperatoren betrokken moeten worden bij het opstellen van dit richtschema, om ervoor te zorgen dat de beste technische oplossingen worden gebruikt en dat er een evenwicht is tussen de vervoerswijzen, los van politieke overwegingen.

De eerste doelstelling van het gevraagde richtschema zou de ontwikkeling van een multimodaal aanbod in heel België zijn, in het bijzonder om de overstapknooppunten te verbeteren, te beginnen bij trein- en metrostations. De inspanningen om MaaS ('mobility as a service') te ontwikkelen, zijn een goed begin, maar nog niet voldoende. Vervolgens moeten de dienstregelingen vanaf de overstapknooppunten worden gesynchroniseerd, maar moeten er ook een geïntegreerde ticketstructuur en geharmoniseerde tarieven komen. Tot slot wordt in het voorstel gevraagd om intermodale abonnementen te ontwikkelen en de tarieven te baseren op de daadwerkelijk afgelegde rit in plaats van een vast tarief ('pay as you go').

De volksvertegenwoordiger betreurt het dat de gewestelijke minister van Mobiliteit er niet in geslaagd is om deze harmonisatie-inspanning op te drijven, ondanks het feit dat de federale minister van Mobiliteit van dezelfde politieke strekking is als zij en dat de openbaarvervoermaatschappijen een dergelijke integratie wensen.

## II. Algemene bespreking

Mevrouw Cieltje Van Achter merkt op dat, zoals de heer Weytsman heeft gezegd, dit voorstel van resolutie aansluit bij een ander voorstel over hetzelfde onderwerp dat hij heeft verdedigd, namelijk het voorstel van resolutie tot oprichting

## I. Exposé introductif de M. David Weytsman, premier coauteur de la proposition de résolution

M. David Weytsman déclare que l'évolution de notre mobilité tend vers un recours croissant à différents modes de transport. En l'absence historique de plans directeurs à l'échelle belge, les réseaux de transport y sont peu intégrés, ce qui pénalise l'offre globale de mobilité et une augmentation du temps de parcours. Les différentes administrations du pays en charge de la mobilité se sont donc efforcées de réaliser des convergences et leur analyse a inspiré à M. Weytsman plusieurs propositions de résolution.

La présente proposition demande l'élaboration d'un schéma directeur belge, en vue de coordonner les initiatives séparées des régions et de l'Etat fédéral. Les transports, qui sont une compétence partagées en Belgique, devraient faire l'objet d'une concertation plus poussée, entre autres par le biais du Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM), qui doit être réactivé. Un tel schéma directeur permettrait d'affiner l'offre des transports publics en fonction de la demande mais aussi des offres privées de transport. Il va donc de soi que les opérateurs privés doivent prendre part à l'élaboration de ce schéma directeur, afin de garantir le recours aux meilleures solutions techniques et un équilibre entre les modes de transport, par-delà les considérations politiques.

Le schéma directeur demandé aurait d'abord pour finalité le développement d'une offre multimodale à l'échelle de la Belgique, en particulier afin d'améliorer les nœuds de correspondance, à partir des gares de chemins de fer et des stations de métro. Les efforts liés à l'élaboration d'un MaaS (« mobility as a service ») sont un bon début, mais c'est encore insuffisant. Il faut ensuite synchroniser les horaires à partir des nœuds de correspondance, mais aussi parvenir à une structure intégrée de la billetterie et disposer de tarifs harmonisés. Enfin, la proposition demande d'élaborer des abonnements intermodaux et une tarification fondée sur le trajet effectivement réalisé plutôt que sur un tarif fixe (« pay as you go »).

Le député déplore que la ministre régionale de la mobilité ne soit pas parvenu à accroître cet effort d'harmonisation, bien que le ministre fédéral de la mobilité soit de la même tendance politique qu'elle et que les sociétés de transport public appellent de leurs vœux une telle intégration.

## II. Discussion générale

Mme Cieltje Van Achter observe que cette proposition de résolution rejoint, comme l'a dit M. Weytsman, une autre proposition qu'il avait défendue sur le même sujet, la proposition de résolution visant à créer une Agence

van een Interfederaal Mobiliteitsagentschap (stuk A-294/1 – 20/21), dat tijdens de vergadering van 17 februari 2023 werd verworpen. De spreekster had toen tegen deze tekst gestemd en zal dat vandaag opnieuw doen, om de eenvoudige reden dat de gewesten mobiliteit in hun portefeuille hebben. Dat is goed, want deze kwestie hoort dichterbij de burgers geregeld te worden. Dit voorstel van resolutie pleit, zonder het te zeggen, voor een terugkeer van het mobiliteitsbeleid naar de federale overheid.

Dat wil niet zeggen dat het mobiliteitsbeleid niet moet worden gecoördineerd, of dat nu met de federale overheid of met de gemeenten is, maar daar is geen richtschema voor nodig. Vooral in Brussel is het essentieel om alle betrokken partijen rond de tafel te krijgen. Momenteel leiden de MIVB, TEC, De Lijn en de NMBS elk hun eigen leven, met weinig oog voor de andere vervoermaatschappijen die in onze stad actief zijn. De MIVB probeert het S-spoornet weliswaar beter te integreren in haar ticketaanbod, maar het kan nog veel beter.

Om die reden heeft het Vlaams Gewest zijn grondgebied opgedeeld in vervoerregio's, waarvan het beheer wordt gedeeld met de betrokken gemeenten, de NMBS, De Lijn en zelfs, in het geval van Vlaams-Brabant, de MIVB. Alvorens een hervorming voor het hele land te overwegen, die het risico inhoudt dat er nieuwe administratieve structuren worden opgericht, zou Brussel eerst moeten werken aan een betere coördinatie met de betrokken partijen van onderuit.

**Mevrouw Leila Agic** benadrukt dat het voorstel van resolutie als verdienste heeft dat het een belangrijk onderwerp behandelt, namelijk de integratie van het mobiliteitsaanbod en de mobiliteitsdiensten buiten de territoriale grenzen van het gewest. In tegenstelling tot wat het voorstel van de heer Weytsman suggereert, is de coördinatie tussen de spelers echter verre van onbestaande. Zo worden de gewestelijke mobiliteitsplannen bijvoorbeeld gecoördineerd om rekening te houden met suprarregionale aangelegenheden, zoals de pendelparkings. Het is belangrijk om eerst het openbaarvervoernetwerk binnen ons gewest te ontwikkelen voordat we gaan nadenken over de ontwikkeling van het netwerk daarbuiten. Mevrouw Agic zal bijgevolg tegen dit voorstel stemmen.

**De heer Arnaud Verstraete** is het er met de heer Weytsman over eens dat de bevoegdheidsverdeling in België te complex is, met name voor het vervoersbeleid, en dat er meer aandacht moet gaan naar overleg tussen de betrokken partijen. Alle waarnemers wensen meer samenhang in het mobiliteitsbeleid.

Hoe kan dit doel worden bereikt? Het idee van een richtschema op federaal niveau lijkt niet de juiste aanpak. De oprichting van een tussenliggende institutionele laag, zonder bevoegdheden of gezag, zou neerkomen op het creëren van een lege, dure en nutteloze doos. Er is echter regelmatig overleg tussen de gewesten, maar ook met de federale overheid, zoals mevrouw Agic aangaf. Er is dus wel een gezamenlijke inspanning, maar helaas lopen de doelstellingen van de deelstaten vaak uiteen. Dat is een van de inherente gevolgen van de regionalisering van deze bevoegdheid.

interfédérale des mobilités (doc. A-294/1 – 20/21), rejetée en séance du 17 février 2023. L'intervenante s'était alors opposée à ce texte, et elle fera de même aujourd'hui, pour la simple raison que la mobilité est l'une des compétences de principe des Régions. C'est heureux, car cette matière est ainsi organisée plus près du citoyen. Cette proposition de résolution prône sans le dire un retour à l'autorité fédérale de la politique de mobilité.

Cela ne veut pas dire qu'il ne faille pas coordonner les politiques de mobilité, que ce soit avec l'Etat fédéral ou avec les communes, mais un schéma directeur n'est pas nécessaire pour cela. A Bruxelles en particulier, il faut absolument réunir toutes les parties prenantes autour d'une table. A l'heure qu'il est, la STIB, les TEC, « De Lijn » et la SNCB mènent chacun leur propre vie, sans beaucoup d'égards pour les autres sociétés de transport actives dans notre ville. Certes, la STIB cherche à intégrer davantage le réseau ferroviaire S dans son offre billettique, mais nous pourrions faire bien mieux.

Pour ce motif, la Région flamande a divisé son territoire en « vervoerregio's », dont la gestion est partagée avec les communes concernées, la SNCB, la société « De Lijn » et même, pour ce qui est du Brabant flamand, la STIB. Avant d'envisager une réforme à l'échelle du pays, qui risquerait d'engendrer de nouvelles structures administratives, Bruxelles devrait d'abord œuvrer à une plus grande coordination des parties prenantes en son sein.

**Mme Leila Agic** souligne que la proposition de résolution a le mérite de porter sur un sujet important, l'intégration des offres et des services de mobilité au-delà des limites territoriales de la Région. Cependant, contrairement à ce que la proposition de M. Weytsman donne à penser, la coordination entre les opérateurs est loin d'être inexistante. Ainsi, les plans régionaux de mobilité sont coordonnés, afin de tenir compte des enjeux suprarégionaux, tels que les parkings de dissuasion par exemple. Il importe de développer d'abord le réseau de transports en commun à l'intérieur de notre Région avant d'envisager le développement du réseau à l'extérieur. Mme Agic votera dès lors contre cette proposition.

**M. Arnaud Verstraete** rejoint le point de vue de M. Weytsman selon lequel le découpage des compétences est trop complexe en Belgique, notamment pour la politique des transports, et qu'il faut accorder plus d'attention à la concertation entre les parties prenantes. Tous les observateurs souhaitent une plus grande cohésion des politiques de mobilité.

Comment atteindre cet objectif ? L'hypothèse d'un schéma directeur élaboré sous les auspices du gouvernement fédéral ne paraît pas la bonne voie à suivre. Instaurer un niveau institutionnel intermédiaire, dénué de compétences et de pouvoirs, s'apparente à se doter d'une boîte vide, coûteuse et inutile. Or, des concertations sont régulièrement nouées entre les Régions, mais aussi avec l'Etat fédéral, comme l'a rappelé Mme Agic. Cet effort de concertation est donc présent, mais les objectifs des entités divergent malheureusement assez souvent. C'est l'un des effets de la

De spreker herinnert eraan dat het Vlaams Gewest graag de verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid wilde om de maximumsnelheid op de gewestwegen te verlagen tot 70 km/u, waar Wallonië niets van wilde weten. Dit is slechts één voorbeeld van de uiteenlopende visies op het vlak van mobiliteit.

De heer Verstraete deelt het idee van een Belgisch richtschema dus niet, maar het streven naar een harmonisatie van tickets en tarieven is natuurlijk wel relevant. Vanuit dat oogpunt werd de geldigheid van de Mobib-kaart uitgebreid tot andere operatoren, die overtuigd raakten van de prestaties van deze Brusselse kaart. Het is op die manier dat de integratie verder moet gaan.

**De heer Francis Dagrín** staat achter het idee van een sterkere integratie tussen de operatoren en de invoering van een 'pay as you go'-abonnement, omdat dit het gemakkelijker zou maken om de tarieven te begrijpen, die momenteel te veel verschillende formules bevatten. Hij zal zich van stemming onthouden.

**Mevrouw Ingrid Parmentier** betreurt net als de heer Weytsman de versnippering van het mobiliteitsaanbod in België, die de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer aantast. De netwerken zijn niet optimaal ontworpen en de reistijden zijn langer door de aansluitingen. Anderzijds zou het abonnement Brupass XL, dat geldig is op de voertuigen van de TEC, De Lijn en de NMBS en binnenkort geïntegreerd wordt in de Floya-applicatie, een breder toepassingsgebied kunnen krijgen.

Het zou ook interessant zijn om een tariefsysteem te onderzoeken dat gebaseerd is op het werkelijke gebruik van het openbaar vervoer in plaats van een vooraf betaalde vaste prijs. Op die manier zou het ook mogelijk zijn om na een bepaalde periode de voordeligste formule voor abonneementhouders vast te stellen. Dat is trouwens een van de troeven van het openbaar vervoer in Londen, dat de commissie heeft kunnen aanschouwen. Dit zou echter betekenen dat de Mobib-kaart, die toch een aantal voordelen heeft, wordt afgeschaft en dat er aanzienlijke investeringen nodig zijn.

Er is dus wel degelijk overleg tussen de MIVB, De Lijn, de TEC en de NMBS, met name via het interfederale MaaS-project of de beheersovereenkomsten van de operatoren, ook al kan dit als ontoereikend worden beschouwd. Mevrouw Parmentier argumenteert echter dat de oprichting van een nieuw overlegorgaan overbodig zou zijn. Het zou de zaken net complexer maken. We kunnen beter gebruikmaken van bestaande structuren.

**Mevrouw Marie Nagy** is het hiermee eens. De heer Weytsman doet de juiste vaststellingen, maar stelt een ongeschikte oplossing voor. We moeten toegeven dat de ticketverkoop in Brussel achterloopt op andere Europese steden, zoals Bazel en Zürich, waar mensen al meer dan twintig jaar met één ticket kunnen reizen per trein, bus, tram en boot. Het S-spoornet is in de loop der jaren verbeterd, maar is nog steeds onvoldoende geïntegreerd in het MIVB-net. Het

régionalisation de cette compétence.

On se souviendra que la Région flamande tenait à obtenir la compétence de la sécurité routière, afin de descendre à 70 km/h la vitesse maximale sur les voiries régionales, ce dont la Wallonie ne voulait pas entendre parler. C'est l'un des exemples de divergences de vues en matière de mobilité.

M. Verstraete désapprouve donc l'idée d'un schéma directeur belge, mais l'objectif d'une harmonisation billettique et tarifaire est bien sûr pertinent. Dans cette perspective, la validité de la carte Mobib a été étendue à d'autres opérateurs, qui ont été convaincus des performances de cette carte bruxelloise. C'est de cette manière qu'il faut poursuivre l'intégration.

**M. Francis Dagrín** approuve l'idée d'une intégration plus approfondie entre les opérateurs ainsi que l'instauration d'un abonnement à l'usage, car cela facilite la compréhension des tarifs, qui comprennent actuellement de trop nombreuses formules. Il s'abstiendra lors du vote.

**Mme Ingrid Parmentier** déplore comme M. Weytsman la dispersion des offres de mobilité en Belgique, ce qui nuit à l'attrait que peuvent y avoir les transports publics. Les réseaux ne sont pas conçus de manière optimale et les temps de parcours sont plus longs à cause des correspondances. D'autre part, l'abonnement « Brupass XL », valable dans les véhicules de TEC, de « De Lijn » et de la SNCB, qui sera prochainement intégré dans l'application Floya, mériterait d'avoir un champ d'application plus large.

De même, il serait intéressant d'étudier une tarification modulée selon l'usage effectif des transports en commun plutôt que selon un forfait payé d'avance. De la sorte, on pourrait aussi identifier après un certain temps la formule la plus avantageuse pour le titulaire d'un abonnement. C'est d'ailleurs l'un des atouts des transports publics à Londres, que la commission a pu observer. Cela impliquerait néanmoins de renoncer à la carte « Mobib », qui présente pourtant certains avantages, et cela exigerait des investissements conséquents.

Une concertation entre la STIB, « De Lijn », les TEC et la SNCB existe donc bel et bien, par le biais du MaaS interfédéral ou des contrats de gestion des opérateurs notamment, même si l'on peut estimer qu'elle est insuffisante. Mme Parmentier avance toutefois qu'il serait surabondant de constituer un nouvel organe de concertation. Ce serait au contraire une source de complexité. Mieux vaut s'appuyer sur les structures existantes.

**Mme Marie Nagy** partage ce point de vue. M. Weytsman pose en effet les bons constats mais suggère une solution inadéquate. Il faut bien admettre que la billettique bruxelloise accuse un retard certain par rapport à d'autres villes européennes, telles que Bâle ou Zürich, où l'on peut, à l'aide d'un seul ticket, voyager en train, en bus, en tram ou en bateau, depuis plus de vingt ans. Le réseau ferroviaire S s'est amélioré avec les années mais pâtit malgré tout de son

blijft weinig gekend bij de Brusselaars. De operatoren doen weliswaar inspanningen om hun activiteiten beter te coördineren, bijvoorbeeld op het vlak van tarieven en informatie aan de reizigers, maar dit is nog lang niet voldoende.

Het voorstel van de heer Weytsman om een overlegplatform op te zetten, bevat mevrouw Nagy echter niet. Het zou complexiteit toevoegen. De volksvertegenwoordigster zal tegen het voorstel stemmen.

**De heer David Weytsman** is allereerst blij dat de meeste sprekers het eens zijn met de vaststellingen in het voorstel. Het is waar dat de MIVB werkt aan de harmonisatie van de tarieven voor het openbaar vervoer in Brussel, en dit initiatief zou als inspiratiebron kunnen dienen voor heel België. Het zou interessant zijn om van Belgian Mobility Card (BMC), de gemeenschappelijke dochtermaatschappij van de vier Belgische openbaarvervoermaatschappijen, te horen of het mogelijk is om een op gebruik gebaseerd tarief te integreren in het bestaande Mobib-systeem, zoals in Londen, door de gegevens te centraliseren. Anderzijds levert de ontwikkeling van MaaS door de federale regering, vanuit een Belgisch interfederaal standpunt, bemoedigende eerste resultaten op.

De heer Weytsman is echter verbaasd over de argumenten die uitgaan van de oprichting van een nieuw orgaan, want dat is helemaal niet het doel van zijn voorstel. Zelfs voor het Interfederaal Mobiliteitsagentschap, dat het onderwerp was van een ander voorstel van resolutie (stuk A-294/1 en 2 - 22/23), dat in feite geïnspireerd was door hetzelfde idee, namelijk de behoefte aan meer overleg tussen de bevoegde instanties op het gebied van mobiliteit, was het niet de bedoeling in een eigen zetel en budget te voorzien. Het spreekt voor zich dat het gevraagde overleg geen gevolgen mag hebben voor de uitgavenbegroting. Het volstaat een beroep te doen op de verschillende bevoegde administraties, die al werken aan deze harmonisatie, maar ook op de belangrijkste privéoperatoren, die een steeds grotere rol spelen in de steden.

Aangezien de bestaande administraties over de knowhow beschikken, zou het niet verstandig zijn om een extra orgaan op te richten. Daar was dus nooit sprake van in dit voorstel van resolutie. Het gevraagde richtschema zou moeten worden besproken door de bevoegde ministers binnen het CEMM, waar het interfederale MaaS-project wordt uitgewerkt. In de verschillende overlegvergaderingen die tot nu toe hebben plaatsgevonden, ontbrak een overkoepelend plan, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de bevoegdheden op het gebied van gezondheid, milieu of veiligheid, waarvoor wel interfederale plannen bestaan.

De heer Weytsman is overigens niet de enige die oproept tot coördinatie; alle vakbonden en werkgeversfederaties zeggen hetzelfde. De economische ontwikkeling van België wordt belemmerd door deze versnippering van bevoegdheden.

intégration insuffisante au réseau de la STIB. Il reste méconnu des Bruxellois. Certes, les opérateurs s'efforcent d'accroître la coordination de leur action, sur le plan tarifaire et sur celui de l'information au voyageur par exemple, mais c'est encore loin d'être satisfaisant.

La proposition de M. Weytsman de constituer une plateforme de concertation n'est cependant pas du goût de Mme Nagy. Il s'agirait là d'un facteur de complexité. La députée s'opposera à la proposition.

**M. David Weytsman** se félicite tout d'abord que la plupart des intervenants adhèrent aux constats posés dans la proposition. Il est vrai que la STIB mène des efforts pour tendre vers une harmonisation des tarifs des transports en commun bruxellois et cette initiative pourrait servir d'inspiration à l'échelle de la Belgique. Il serait intéressant d'entendre à ce sujet « Belgian Mobility Card » (BMC), la filiale conjointe des quatre opérateurs belges de transports publics, notamment sur la possibilité d'intégrer dans le dispositif existant Mobib une tarification à l'usage, comme à Londres, moyennant une centralisation des données. D'autre part, l'élaboration d'un MaaS par le gouvernement fédéral, dans une perspective interfédérale belge, livre des premiers résultats encourageants.

Par contre, M. Weytsman est étonné de se voir opposer des arguments fondés sur la création d'un nouvel organe, car ce n'est pas du tout l'objet de sa proposition. Même l'agence interfédérale des mobilités, qui avait fait l'objet d'une autre proposition de résolution (doc. A-294/1 et 2 - 22/23), qui participait en effet de la même inspiration, celle de la nécessité d'une plus grande concertation entre les entités compétentes en matière de mobilité, n'avait pas vocation à disposer d'un siège et d'un budget propres. Il est évident que la concertation demandée ne doit pas avoir d'incidences sur le budget des dépenses. Il suffit de faire appel aux différentes administrations compétentes, qui œuvrent déjà à cette harmonisation, mais aussi aux principaux opérateurs privés, qui ont un rôle grandissant dans les villes.

Etant donné que les administrations en place disposent du savoir-faire, il ne serait pas judicieux de créer un organe supplémentaire. Il n'en a donc jamais été question dans cette proposition de résolution. Le schéma directeur demandé devrait être débattu entre ministres compétents au sein du CEMM, où le projet interfédéral de MaaS est élaboré. Il manque un plan d'ensemble aux diverses réunions de concertation menées jusqu'à présent, contrairement à ce qu'on observe pour les compétence en matière de santé, d'environnement ou de sécurité par exemple, qui font l'objet de plans interfédéraux.

M. Weytsman n'est d'ailleurs pas le seul à lancer cet appel à la coordination ; tous les syndicats et toutes les fédérations patronales s'expriment dans le même sens. Le développement économique de la Belgique est entravé par cet éparpillement des compétences.

### III. Bespreking van de consideransen en streepjes van het verzoekend gedeelte

De consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte lokken geen commentaar uit.

#### Stemmingen

De 12 consideransen en de 4 streepjes van het verzoekend gedeelte worden verworpen met 9 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

### IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 9 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

*- Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

*De rapporteur,*

*De voorzitter,*

Cieltje VAN ACHTER

Anne-Charlotte d'URSEL

### III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

Les considérants et les tirets du dispositif ne font l'objet d'aucun commentaire.

#### Votes

Les 12 considérants et les 4 tirets du dispositif sont rejetés par 9 voix contre 3 et 1 abstention.

### IV. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 9 voix contre 3 et 1 abstention.

*- Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.*

*La Rapporteuse,*

*La Présidente,*

Cieltje VAN ACHTER

Anne-Charlotte d'URSEL