

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE 2019

19 juillet 2019

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**pour un soutien européen au transport
ferroviaire international de voyageurs**

(déposée par Mme Mélissa Hanus et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

BUITENGEWONE ZITTING 2019

19 juli 2019

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**over Europese ondersteuning van het
internationaal reizigersvervoer per spoor**

(ingediend door mevrouw Mélissa Hanus c.s.)

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkorting bij de numering van de publicaties:</i>	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. *Nécessité de soutenir le transport ferroviaire international de voyageurs*

À travers l'Europe, les initiatives citoyennes en faveur du retour des trains de nuit se multiplient. Un réseau d'associations fait son apparition ces dernières années un peu partout sur le continent et particulièrement en Europe occidentale où les trains de nuit ont été progressivement supprimés durant ces deux dernières décennies. Ainsi, des voix se font entendre, notamment à travers le collectif "*back on track*"¹ en France, en Allemagne, en Suisse, en Espagne, au Danemark et, désormais, en Belgique pour qu'une alternative plus respectueuse de l'environnement que l'avion refasse son apparition.

2. *La demande existe: l'exemple de Bruxelles – Milan*

Au début des années 2000, après la suppression du train de nuit direct Bruxelles – Milan, rien n'a été fait pour le remplacer ou trouver une alternative durable et accessible. Aujourd'hui, ce trajet fait l'objet d'une offre pléthorique de trajets aériens.

À titre d'exemple², pour la seule journée du 1^{er} août 2019, pas moins de 11 avions commerciaux réalisent le trajet Bruxelles (de Zaventem ou Charleroi) – Milan. Les prix des billets pour ce trajet démarrent à 13 euros.

Le même jour, à partir de Bruxelles, aucun train n'effectue le trajet sans correspondance jusque Milan. Le prix du voyage avec une seule correspondance est, au minimum, de 122 euros. Ce trajet dure dix heures en journée et exige de se déplacer avec ses bagages jusqu'à une gare distante de 5 km pour la correspondance (le prix du déplacement entre ces deux gares n'est pas inclus dans le prix du billet).

Dans un tel contexte, la suprématie de l'aérien n'est pas étonnante même pour une telle distance de moins de mille kilomètres. Mais ce nombre important de vols en une seule journée démontre également que le seuil critique en termes de nombre de voyageurs est atteint pour offrir des alternatives au transport aérien entre ces deux grandes villes européennes.

¹ <https://back-on-track.eu/>

² Les diverses offres aériennes et ferroviaires ont été consultées en ligne le 17 juin 2019.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. *Nood aan ondersteuning voor het internationaal reizigersvervoer per spoor*

Over heel Europa duiken talrijke burgerinitiatieven op die ervoor pleiten opnieuw nachttreinen in te zetten. De jongste jaren is over zowat het hele continent een netwerk van dergelijke verenigingen ontstaan; dat is zeker het geval in West-Europa, waar de afgelopen twee decennia de nachttreinen geleidelijk werden afgeschaft. Zo gaan onder meer via het collectief "*Back on track*"¹ in Frankrijk, Duitsland, Zwitserland, Spanje en Denemarken – en nu ook in België – stemmen op om opnieuw te voorzien in milieuvriendelijker alternatieven voor het vliegtuig.

2. *Er is vraag naar: het voorbeeld van de nachttrein Brussel–Milaan*

Bij de aanvang van dit millennium werd na de afschaffing van de rechtstreekse nachttrein Brussel–Milaan niets ondernomen om die treinverbinding te vervangen, noch om een duurzaam en laagdrempelig alternatief uit te werken.

Thans is er op dat traject echter wel een heel ruim aanbod aan verbindingen per vliegtuig. Zo bedienen op een dag als 1 augustus 2019 niet minder dan 11 commerciële vluchten het traject Brussel–Milaan (met Zaventem of Charleroi als vertrekpunt). Tickets voor dat traject worden aangeboden vanaf 13 euro².

Op diezelfde dag rijdt vanuit Brussel echter geen enkele trein naar Milaan zonder overstap. De reis met één enkele overstap kost ten minste 122 euro, en duurt tien uur overdag. Om over te stappen moet de reiziger met zijn bagage naar een station dat vijf kilometer verder is gelegen (de prijs van het traject tussen die twee stations is niet in de ticketprijs begrepen).

In die omstandigheden hoeft het niet te verbazen dat het vliegtuig verreweg het populairste vervoermiddel is op een afstand minder dan 1000 kilometer. De zo talrijke vluchten op één dag tonen echter ook aan dat, wat het aantal reizigers betreft, de ondergrens bereikt is om alternatieven aan te bieden voor het vervoer per vliegtuig tussen die twee grote Europese steden.

¹ <https://back-on-track.eu/>

² Het diverse aanbod per vliegtuig en per spoor werd online geraadpleegd op 17 juni 2019.

Le succès impressionnant des trains de nuit relancés en Europe est également la preuve que ceux-ci sont une réponse à une demande structurelle.

3. *L'impact du trafic aérien*

En Belgique, 88 % des départs et atterrissages sont des vols intra-européens. En 25 ans, le nombre de passagers aériens a triplé³. À politique inchangée, la croissance du trafic aérien devrait doubler dans les 20 prochaines années dans le monde.

Selon des chiffres de l'Agence européenne de l'environnement, les émissions de dioxyde de carbone de l'aviation dépassent largement, avec 285 grammes par passager-kilomètre, celles des autres modes de transport. Concernant ce même transport aérien, on sous-estime régulièrement son impact puisqu'il serait responsable de 5 % du réchauffement climatique⁴; autant qu'un pays comme l'Allemagne.

Ce sont le décollage et l'atterrissage qui sont les étapes les plus énergivores puisqu'elles produisent 25 % des émissions pour un vol de plus de 800 kilomètres.

4. *L'impact du trafic routier*

En Europe, le trafic routier reste le principal moyen de transport. En Belgique, il représente environ 80 % des déplacements des personnes et 75 % des marchandises.

Pourtant, il n'est pas sans impact. La voiture particulière a un coût externe moyen six fois plus élevé que le train. Cela signifie que, pour une même distance, il génère un coût six fois plus élevés en termes d'accidents, de pollution de l'air, de changement climatique, de bruit, de congestion, d'émissions de gaz à effet de serre et de dégradation des habitats.

5. *Comparaison avec le train*

Un trajet en avion émet 40 fois plus de gaz à effet de serre qu'un même trajet en train et, de plus, le train ne requiert pas nécessairement d'énergies fossiles. Or, aujourd'hui, le coût d'un trajet en train, depuis la Belgique pour une distance de 1000 km est souvent deux à trois fois plus élevé qu'un même trajet en avion.

³ https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/chiffres_cles_mobilite_2017.pdf

⁴ <https://reseauactionclimat.org/publications/cinq-mythes-transport-aerien/>

Ook het indrukwekkende succes in Europa van de opnieuw in dienst gestelde nachttreinen is het bewijs dat ze inspelen op een structurele vraag.

3. *De impact van de luchtvaart*

In België voeren 88 % van de vliegtuigen die er opstijgen of landen vluchten uit binnen Europa. In 25 jaar is het aantal vliegtuigpassagiers verdriedubbeld³. Bij ongewijzigd beleid zal de groei van de luchtvaart de komende 20 jaar nogmaals wellicht verdubbelen.

Volgens de cijfers van het Europees Milieuagentschap ligt de kooldioxide-uitstoot van de luchtvaart, met 285 gram per reizigerskilometer, ruimschoots hoger dan die van de andere vervoersmodi. Bovendien wordt de impact van de luchtvaart op de klimaatverandering vaak onderschat; de luchtvaart zou naar verluidt 5 % van de opwarming⁴ veroorzaken – evenveel als heel Duitsland.

Het opstijgen en het landen vereisen het meest energie, aangezien in die fases 25 % van de totale uitstoot van een vlucht van meer dan 800 kilometer wordt gegenereerd.

4. *De impact van het wegverkeer*

In Europa blijft het wegverkeer de belangrijkste vervoermodus. In ons land vertegenwoordigt het wegverkeer ongeveer 80 % van het personenverkeer en 75 % van het goederenvervoer.

Dat verkeer heeft echter wel degelijk een impact. De gemiddelde externe kosten van een privéauto liggen zesmaal hoger dan die van een trein. Zulks betekent dat de auto, voor een zelfde afstand, zesmaal meer kost inzake ongevallen, luchtvervuiling, klimaatverandering, geluidshinder, verkeersopstoppingen, uitstoot van broeikasgassen en tot slot aantasting van natuurlijke leefgebieden.

5. *Vergelijking met de trein*

De uitstoot van broeikasgassen ligt voor een zelfde traject veertig maal hoger bij een reis per vliegtuig dan bij een treinreis; bovendien moeten voor die treinreis niet noodzakelijk fossiele brandstoffen worden gebruikt. Niettemin moet een reiziger voor een treinreis van 1 000 km vanuit België thans vaak het twee- of drievoudige betalen van hetgeen hetzelfde traject per vliegtuig hem kost.

³ Zie https://mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/mobiliteit_cijfers/kerncijfers_van_de_mobiliteit.

⁴ <https://reseauactionclimat.org/publications/cinq-mythes-transport-aerien/>.

Et encore faut-il qu'une liaison ferroviaire directe existe. Car, depuis le début des années 2000, le développement des trains à grande vitesse et de l'aviation low cost sur de courtes distances a entraîné la suppression d'un grand nombre de trains de nuit. Si les trains à grande vitesse ont l'avantage d'être plus rapides, ils ont cependant le désavantage de desservir un nombre plus restreint de destinations.

Pourtant, parce qu'ils s'adressent à différents types de voyageurs, les trains à grande vitesse et les trains de nuit sont complémentaires pour offrir une alternative durable au transport aérien.

À travers l'Europe (particulièrement depuis l'Autriche et la Scandinavie) nombre d'opérateurs relancent avec succès les trains de nuit sur certaines lignes. Au-delà de son faible impact environnemental, le train de nuit présente plusieurs avantages pratiques: il arrive en plein centre-ville, évite le coût d'une nuit d'hôtel et n'empiète pas sur une journée de voyage.

6. *Une concurrence faussée*

Toutefois, aujourd'hui, la concurrence entre l'aérien et le ferroviaire est faussée. Une récente étude de la commission européenne⁵ a démontré que, si le secteur aérien s'acquitte du coût relativement faible de ses infrastructures (les aéroports), il n'en est rien des coûts externes, notamment environnementaux, qu'il impose à la société, à savoir 48 milliards d'euros au niveau européen. Le transport ferroviaire fait par contre face à des coûts d'infrastructure huit fois plus élevés pour couvrir une distance comparable (et cinq fois plus élevés que ceux d'une voiture particulière) alors qu'il génère des coûts externes (notamment son impact environnemental) plus faibles.

De plus, le transport ferroviaire international peut souffrir des intérêts nationaux divergents; certains États ne sont pas enclins à proposer des conditions d'accès à leur réseau à un prix inférieur au coût réel.

7. *Importance de soutenir des habitudes durables chez les jeunes*

L'un des défis posés par le réchauffement climatique est la nécessité de changer nos habitudes. Nombre de passagers aériens et de conducteurs routiers rechignent à adopter un mode de transport qu'ils ne connaissent pas. Méfiance et préjugés peuvent être de véritables

⁵ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-study-exec-summary-isbn-978-92-76-03080-5.pdf>

Voorts moet er een rechtstreekse treinverbinding voorhanden zijn. Sinds een twintigtal jaar hebben de uitbouw van de hogesnelheidstreinen en de opkomst van de lagekostenluchtvaartmaatschappijen er immers toe geleid dat op relatief korte trajecten veel nachttreinen werden afgeschaft. Hoewel de hogesnelheidstreinen sneller zijn, speelt het in hun nadeel dat zij minder bestemmingen aandoen.

Als duurzaam alternatief voor het luchtvaartverkeer zijn de hogesnelheidstreinen en de nachttreinen evenwel complementair, aangezien ze op uiteenlopende reizigerssegmenten inspelen.

Talrijke operatoren in heel Europa (inzonderheid in Oostenrijk en de Scandinavische landen) zetten op bepaalde lijnen opnieuw nachttreinen in, en dat valt bij het publiek duidelijk in de smaak. Nachttreinen hebben niet alleen een lage impact op het milieu, maar bieden tevens meerdere praktische voordelen: de reizigers komen aan in het stadscentrum, sparen een hotelovernachting uit en verliezen geen reisdagen.

6. *Onerlijke concurrentie*

In de huidige stand van zaken verloopt de concurrentie tussen spoorwegverkeer en luchtvaart niet eerlijk. Uit recent onderzoek van de Europese Commissie⁵ blijkt dat de luchtvaartsector weliswaar de vrij lage kostprijs van zijn infrastructuur (de luchthavens) draagt, maar dat die sector niet opdraait voor de externe – onder meer milieugerelateerde – kosten van 48 miljard euro op Europees niveau; die kosten worden afgewenteld op de samenleving. De infrastructuurkosten van het spoorverkeer liggen, voor een vergelijkbare afstand, weliswaar achtmaal hoger (en vijfmaal hoger dan die voor het wegverkeer), maar het spoorverkeer genereert lagere externe kosten, onder andere door een geringere milieu-impact.

Bovendien kunnen uiteenlopende nationale belangen het internationaal spoorverkeer hinderen; sommige Staten verlenen immers niet makkelijk toegang tot hun net tegen een prijs die onder de reële kostprijs ligt.

7. *De ondersteuning van duurzame gedragspatronen van jongeren is belangrijk*

De klimaatverandering noopt ons ertoe gewoonten bij te sturen. Veel luchtvaartpassagiers en autobestuurders zijn niet happig om een transportmiddel te gebruiken waarmee ze niet vertrouwd zijn. Wantrouwen en vooroordelen kunnen echte hindernissen vormen, zelfs al

⁵ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-study-exec-summary-isbn-978-92-76-03080-5.pdf>

blocages même face à des solutions plus intéressantes et moins polluantes.

Raison pour laquelle il est important non seulement d'inciter au transfert modal mais également d'éviter le développement des habitudes non durables. C'est dans cette perspective que plusieurs acteurs se sont déjà prononcés en faveur d'une gratuité des transports en commun pour les plus jeunes. C'est aussi cette réflexion qui a poussé la Commission européenne à lancer le programme DiscoverEU. Ce programme offre chaque année un pass Interrail à 20 000 jeunes européens âgés de 18 ans qui en font la demande. Ce titre permet de voyager en train de façon illimitée sur tout le territoire de l'Union européenne sur une période donnée. À l'avenir, la Commission européenne souhaite décupler le nombre de bénéficiaires du programme DiscoverEU à partir de 2021. Cette initiative doit être soutenue et, à terme, être encore plus ambitieuse. Il faut en effet arriver à ce que ce programme soit plus qu'une mesure symbolique.

Généraliser et automatiser l'octroi d'un pass Interrail à toute personne qui a atteint ses 18 ans permettrait de changer les habitudes à l'échelle d'un continent.

8. Une transition juste au niveau européen pour soutenir le secteur ferroviaire

Sur la base de ce constat concernant les limites des politiques nationales et de leurs intérêts particuliers, il revient à l'Union européenne de soutenir une politique des transports intra-européenne qui soit à la fois accessible au plus grand nombre et durable. Autrement dit, une politique menée au niveau l'Union européenne permettra d'avoir un réel impact sur l'évolution des déplacements entre les États membres.

À cet égard, plusieurs pistes sont possibles; notamment, un mécanisme qui instaurerait un *"level playing field"* entre les différents coûts des infrastructures des types de transports internationaux, au bénéfice des moins polluants. À cet égard, les auteurs soutiennent une taxe européenne sur le carburant des avions dont les recettes seraient affectées au transport ferroviaire afin d'en réduire le coût pour les voyageurs. On pense aussi aux investissements d'une future banque européenne pour le climat ou d'un budget climat propre à l'Europe.

Les gouvernements nationaux ne doivent pas pour autant rester passifs et se cacher derrière l'Union européenne. Des initiatives peuvent d'ores et déjà être prises: réduction du coût des sillons ferroviaires pendant la nuit, incitation à développer des offres délaissées, etc.

zijn de geboden oplossingen interessanter en minder vervuilend.

Het is derhalve belangrijk niet alleen de *modal shift* te stimuleren, maar ook te voorkomen dat niet-duurzame gedragspatronen ingang krijgen. Daartoe hebben meerdere actoren al te kennen gegeven voorstander te zijn van kosteloos openbaar vervoer voor jongeren. Die overweging heeft de Europese Commissie ertoe aangezet het DiscoverEU-programma uit te werken: dat initiatief biedt elk jaar 20 000 Europese 18-jarigen die daartoe een aanvraag indienen, een Interrail-pas aan; die jongeren kunnen gedurende een bepaalde periode die pas onbeperkt gebruiken om Europa per trein te verkennen. Vanaf 2021 wil de Europese Commissie het aantal aan het DiscoverEU-programma deelnemende jongeren vertienvoudigd zien. Dat initiatief moet worden gesteund en moet op termijn nog hogere doelen nastreven, zodat het uiteindelijk méér dan een symbolisch initiatief wordt.

Door een Interrail-pas automatisch uit te reiken aan eenieder die 18 jaar wordt, kan het gedragspatroon van de bevolking van een heel continent worden veranderd.

8. Een correcte transitie op Europees niveau ter ondersteuning van het spoor

Aangezien de Staten hun nationaal beleid stoelen op hun eigen belangen, met alle beperkingen van dien, komt het de Europese Unie toe een intra-Europees vervoerbeleid te steunen dat toegankelijk is voor een zo breed mogelijk publiek, én dat duurzaam is. Anders gesteld: een op EU-niveau gevoerd beleid zal echt effect kunnen sorteren op de evolutie van het reizen tussen de lidstaten.

Ter zake zijn verscheidene denksporen mogelijk, onder meer een regeling die in verband met de verschillende kosten van de infrastructuurvoorzieningen voor internationaal vervoer een gelijk speelveld instelt, ten gunste van de minst vervuilende vervoersmodi. Dienaangaande zeggen de indieners hun steun toe aan een EU-belasting op vliegtuigbrandstof. De ontvangsten ervan zouden naar het spoorvervoer gaan, teneinde de kosten ervan voor de reizigers terug te dringen, of nog naar investeringen van een toekomstige Europese klimaatbank of een eigen EU-klimaatbudget.

Zulks betekent niet dat de nationale regeringen werkeloos mogen toezien, of dat zij zich kunnen verschuilen achter de Europese Unie. Nu al kunnen initiatieven worden genomen, met name een prijsverlaging voor het gebruik van de treinpaden tijdens de nacht, stimuli

D'ailleurs, en Suède, l'accord⁶ de la nouvelle coalition de centre-gauche prévoit explicitement que "*L'administration suédoise des transports est chargée de fournir des trains de nuit avec des départs vers plusieurs villes européennes*".

Ce réinvestissement dans le secteur ferroviaire serait garant d'une transition durable qui soit juste et qui ne sanctionne donc ni la classe moyenne ni les faibles revenus. Face à la croissance du transport aérien et à l'impact du transport routier, l'absence de réaction serait une faute politique. Les effets du réchauffement climatique se font déjà sentir et, à politique inchangée, nous serons totalement incapables de respecter nos engagements climatiques européens et l'Accord de Paris pour le climat.

Mélissa HANUS (PS)
 Laurence ZANCHETTA (PS)
 Jean-Marc DELIZÉE (PS)
 Sophie THÉMONT (PS)
 Malik BEN ACHOUR (PS)
 Daniel SENESAEL (PS)

om afgeschaft treinaanbod opnieuw uit te bouwen enzo voort. Het regeerakkoord van de nieuwe centrum-linkse coalitie in Zweden⁶ bepaalt trouwens uitdrukkelijk dat de Zweedse vervoeradministratie ervoor moet zorgen dat wordt voorzien in nachttreinen die dagelijks naar verschillende Europese steden rijden.

Die nieuwe investeringen in de spoorwegsector zouden garant staan voor een duurzame transitie die rechtvaardig is en dus noch de middenklasse, noch de mensen met een laag inkomen benadeelt. Gelet op de toename van de luchtvaart en op de impact van het wegverkeer, ware het een beleidsvergissing niet op te treden. De gevolgen van de klimaatopwarming doen zich nu al voelen en, bij ongewijzigd beleid, zullen wij volstrekt niet bij machte zijn onze Europese klimaatverbintenissen noch het Akkoord van Parijs na te komen.

⁶ <https://www.mp.se/sites/default/files/plattform.pdf>

⁶ "Regeringen ska agera för att göra det enklare att boka utlandsresa med tåg. Trafikverket ges i uppdrag att upphandla nattåg med dagliga avgångar till flera europeiska städer.", zie <https://www.mp.se/sites/default/files/plattform.pdf>.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS:

A. considérant les effets catastrophiques du réchauffement climatique provoqué par les activités humaines;

B. considérant l'objectif de l'accord de Paris adopté lors de la COP21 de limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C par rapport à l'ère préindustrielle;

C. considérant que le cadre européen pour le climat et l'énergie à l'horizon 2030⁷ fixe un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 40 % (par rapport aux niveaux de 1990);

D. considérant que, en Belgique, le secteur du transport est responsable de 22 % des émissions des gaz à effet de serre et que ce chiffre est en croissance constante;

E. considérant que le transport aérien est particulièrement émetteur de gaz à effet de serre;

F. considérant que 88 % des vols en Belgique ont pour origine ou destination un aéroport du continent européen;

G. considérant que le train, pour des moyennes et longues distances, est le mode de transport le moins polluant;

H. considérant qu'il revient aux autorités publiques de soutenir une transition durable qui soit juste;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT:

1. de défendre au sein de l'Union européenne une politique de soutien financier au développement et à l'accessibilité du transport ferroviaire international, notamment via un mécanisme, comme une taxe européenne sur le carburant des avions, qui compense le désavantage lié au coût structurel du transport ferroviaire, mode de déplacement le moins polluant pour des moyennes et longues distances.

2. de prendre toute initiative avec les États membres voisins pour réduire le coût des sillons ferroviaires pendant la nuit et de soutenir les initiatives en faveur du transport international de passagers durant la nuit.

⁷ https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2030_fr

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS:

A. gelet op de catastrofale gevolgen van de klimaatopwarming die door de menselijke activiteiten wordt veroorzaakt;

B. gelet op de doelstelling die vervat is in het Akkoord van Parijs dat tijdens de COP 21 werd aangenomen, en die erin bestaat de klimaatopwarming te beperken tot 1,5 °C ten opzichte van het pre-industriële tijdperk;

C. overwegende dat het raamwerk voor het klimaat - en energiebeleid voor 2030⁷ bepaalt dat de uitstoot van broeikasgassen tegen dat jaar met minstens 40 % moet worden teruggedrongen in vergelijking met het niveau van 1990;

D. overwegende dat in België 22 % van de uitstoot van broeikasgassen afkomstig is van de transportsector, alsook dat dit percentage almaar toeneemt;

E. overwegende dat de luchtvaart bijzonder veel broeikasgassen uitstoot;

F. overwegende dat 88 % van de vluchten in België een luchthaven op het Europese continent als vertrekpunt of bestemming hebben;

G. overwegende dat voor (middel)lange afstanden de trein het minst vervuilende vervoermiddel is;

H. overwegende dat het de overheden toekomt een correcte duurzame transitie te ondersteunen;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. binnen de Europese Unie te pleiten voor een beleid dat de uitbouw en de toegankelijkheid van het internationaal spoorvervoer financieel steunt, meer bepaald via een regeling zoals een Europese kerosineheffing, ter uitvlakking van het structurele-kostennadeel van het spoorvervoer, aangezien voor (middel)lange afstanden die transportmodus het minst vervuilend is;

2. samen met de EU-buurlanden alle nodige initiatieven te nemen om de treinpadvergoedingen in de nachtelijke uren te verlagen, alsook de initiatieven ter bevordering van het nachtelijke internationaal passagiersvervoer te steunen;

⁷ https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2030_nl

3. de soutenir au sein de l'Union européenne la généralisation de l'initiative DiscoverEu afin que, à terme, tous les citoyens européens, le jour de leurs 18 ans, puissent bénéficier d'un pass interrail pour voyager sur le réseau ferroviaire dans toute l'Europe.

20 juin 2019

Mélissa HANUS (PS)
Laurence ZANCHETTA (PS)
Jean-Marc DELIZÉE (PS)
Sophie THÉMONT (PS)
Malik BEN ACHOUR (PS)
Daniel SENESAEL (PS)

3. de algemene uitrol van het DiscoverEU-programma binnen de Europese Unie te steunen, opdat op termijn alle Europese burgers op hun 18^e verjaardag een Interrail-pas kunnen krijgen om per trein door heel Europa te reizen.

20 juni 2019