

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

5 novembre 2019

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

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

AMENDEMENTS

Voir:

Doc 55 0196/ (S.E. 2019):

- 001: Proposition de résolution de Mme Hanus et consorts.
002: Modification auteur.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 november 2019

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

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

AMENDEMENTEN

Zie:

Doc 55 0196/ (B.Z. 2019):

- 001: Voorstel van resolutie van mevrouw Hanus c.s.
002: Wijziging indiener.

00836

N° 1 DE MMES SCHLITZ ET BUYST

Demande 1/1 (*nouvelle*)**Insérer une demande 1/1 rédigée comme suit:**

“1/1. dans l’attente d’une décision unanime relative à une taxe européenne sur le carburant des avions au niveau de l’UE, de conclure le plus de conventions bilatérales possible avec des pays de l’UE de bonne volonté, comme la France, l’Allemagne ou les Pays-Bas;”.

JUSTIFICATION

La politique liée au climat dans le domaine du transport revêt une grande importance économique. En juin 2019, la Commission a publié une étude estimant que les coûts externes du transport dans l’UE s’élevaient à environ 1 000 milliards d’euros par an et conclut que ceux-ci ne sont que marginalement internalisés par le biais de taxes et de prélèvements. Les coûts externes du changement climatique, de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores s’élèvent à environ 440 milliards d’euros par an. Les coûts externes restants sont répartis entre les accidents et les embouteillages.

L’internalisation complète des coûts externes dans le prix est une méthode efficace pour lutter contre le changement climatique et les autres externalités. Elle complète des mesures non liées aux prix, telles que la réglementation. Ces prix peuvent non seulement générer de nouvelles sources de recettes budgétaires, mais aussi récompenser les entreprises et les citoyens qui font des choix durables.

Les multiples privilèges dont jouit le transport aérien maintiennent en effet le coût des billets d’avion artificiellement bas. À l’heure actuelle, le moyen de transport le moins respectueux de l’environnement en Europe est subventionné dans toute l’Europe à coup de milliards chaque année, tandis que les chemins de fer, qui peuvent et doivent apporter une contribution importante à la neutralité climatique du secteur du transport, sont souvent sous-financés de façon chronique. Il faut mettre un terme aux subventions et exonérations fiscales nuisibles accordées au transport aérien. L’industrie aéronautique jouit ainsi d’avantages concurrentiels déloyaux énormes par rapport aux chemins de fer. En outre, la société

Nr. 1 VAN DAMES SCHLITZ EN BUYST

Verzoek 1/1 (*nieuw*)**Een verzoek 1/1 invoegen, luidende:**

“1/1. in afwachting van een unaniem besluit over een kerosinebelasting op EU-niveau, zoveel mogelijk bilaterale overeenkomsten af te sluiten met bereidwillige EU-landen, zoals Frankrijk, Duitsland of Nederland;”.

VERANTWOORDING

Klimaatgerelateerd beleid op het gebied van transport is van groot economisch belang. De Commissie publiceerde in juni 2019 een studie die schat dat de externe kosten van transport in de EU jaarlijks ongeveer 1 000 miljard euro bedragen en concludeert dat deze slechts beperkt worden geïnternaliseerd door middel van belastingen en heffingen. De externe kosten op het vlak van klimaatverandering, luchtvervuiling en geluidshinder bedragen jaarlijks ongeveer 440 miljard euro. De resterende externe kosten zijn verdeeld over ongevallen en files.

Externe kosten volledig internaliseren in de prijs is een effectieve methode om klimaatverandering en andere externe effecten te bestrijden. Het is een aanvulling op niet-prijsgerelateerde maatregelen zoals regelgeving. Deze prijzen kunnen niet alleen nieuwe bronnen van budgettaire inkomsten opleveren, maar belonen vooral ook bedrijven en burgers voor het maken van duurzame keuzes.

De veelvuldige privileges van de luchtvaart houden de kosten van vliegtickets immers kunstmatig laag. Momenteel wordt het milieuvriendelijkste vervoersmiddel doorheen Europa jaarlijks met miljarden gesubsidieerd, terwijl de spoorwegen, die een belangrijke bijdrage kunnen en moeten leveren aan de klimaatneutraliteit van de vervoerssector, veelal chronisch ondergefinancierd zijn. De schadelijke subsidiëring en belastingvrijstellingen van de luchtvaart moeten worden gestopt. De luchtvaartindustrie geniet daardoor immers enorme oneerlijke concurrentievoordelen tegenover de spoorwegen. De Europese maatschappij als geheel loopt zo bovendien ook miljarden euro mis, die veel beter zouden worden geïnvesteerd

européenne dans son ensemble est ainsi privée de milliards d'euros, qui seraient beaucoup mieux investis dans la réalisation d'un véritable transfert modal et dans la lutte contre le changement climatique.

De surcroît, le rôle central des combustibles fossiles place l'Union européenne dans une situation de dépendance peu enviable. La dépendance de l'UE à l'égard des importations de pétrole et de produits pétroliers dépasse aujourd'hui les 85 %. Il convient donc de mettre un terme le plus rapidement possible au préjudice dont souffre le transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport en termes de redevances d'infrastructure, de fiscalité, d'investissements et de réglementation.

Sarah SCHLITZ (Ecolo-Groen)
Kim BUYST (Ecolo-Groen)

in het realiseren van een echte modal shift en het tegengaan van de klimaatverandering.

Bovendien zorgt de centrale rol van fossiele brandstoffen voor een weinig benijdenswaardige afhankelijkheidspositie van de Europese Unie. De afhankelijkheid van de EU van geïmporteerde aardolie en aardolieproducten is nu immers meer dan 85 %. De benadeling van het treinverkeer vergeleken met andere vervoersmiddelen wat betreft infrastructuurheffingen, belastingen, investeringen en regelgeving behoort dan ook zo snel mogelijk te worden beëindigd.

N° 2 DE MMES SCHLITZ ET BUYST

Demande 4 (*nouvelle*)**Ajouter une demande 4 rédigée comme suit:**

“4. d’examiner quelles nouvelles routes internationales ont du potentiel pour la Belgique et ce qui est nécessaire pour réaliser celles-ci, et d’en informer le plus rapidement possible la Chambre des représentants.”.

JUSTIFICATION

Aux Pays-Bas, plusieurs motions ont été appuyées en 2018 et 2019 par une large majorité de députés (*Kamerstukken II*, session 2017-2018, 29984 n° 741; *Kamerstukken II*, session 2018-2019, 29 984, n° 821) demandant au gouvernement d’étudier quelles nouvelles liaisons internationales ont un potentiel et ce qui est nécessaire pour les réaliser, et d’en informer la *Tweede Kamer* dans un délai de quelques mois; ainsi que d’inventorier les accords ou tarifs nécessaires aux transporteurs pour réinsérer les Pays-Bas dans le réseau des trains de nuit européen. Ces demandes ont donné lieu aux études respectives *“De nachttrein naar Nederland. Onderzoek naar de market appetite voor het rijden van nachttreinen van en naar Nederland”* (Le train de nuit vers les Pays-Bas. Analyse de l’appétit du marché pour la circulation de trains de nuit à destination et en provenance des Pays-Bas) et *“Slapend onderweg. Potentieel van de internationale nachttrein van en naar Nederland”* (Voyager en dormant. Le potentiel du train international de nuit à destination et en provenance des Pays-Bas), qui peuvent aider à façonner la politique future. Si on les applique à la Belgique, ces études étayées peuvent contribuer à jeter les bases des mesures que les autorités belges peuvent déjà prendre, ainsi que des mesures que la Belgique peut soutenir dans l’Union européenne.

Sarah SCHLITZ (Ecolo-Groen)
Kim BUYST (Ecolo-Groen)

Nr. 2 VAN DAMES SCHLITZ EN BUYST

Verzoek 4 (*nieuw*)**Een verzoek 4 toevoegen, luidende:**

“4. te onderzoeken welke nieuwe internationale routes potentieel hebben voor België en wat er nodig is om deze te realiseren, en hierover de Kamer van volksvertegenwoordigers zo spoedig mogelijk te informeren.”.

VERANTWOORDING

In Nederland werden er in 2018 en 2019 verscheidende moties gesteund door een grote meerderheid van de Kamerleden (*Kamerstukken II*, vergaderjaar 2017-2018, 29984 nr. 741; *Kamerstukken II*, vergaderjaar 2018-2019, 29 984, nr. 821) met de vraag aan de regering te onderzoeken welke nieuwe internationale routes potentieel hebben en wat er nodig is om deze te realiseren, en hierover de Tweede Kamer binnen enkele maanden tijd te informeren; alsook om te inventariseren wat er nodig is aan afspraken of tarieven voor vervoerders om Nederland weer aangesloten te krijgen op het Europese nachtnet. Deze verzoeken hadden tot gevolg dat de respectievelijke studies *“De nachttrein naar Nederland. Onderzoek naar de market appetite voor het rijden van nachttreinen van en naar Nederland”* alsook *“Slapend onderweg. Potentieel van de internationale nachttrein van en naar Nederland”* het licht zagen, die als gefundeerde studies het toekomstige beleid mee vorm kunnen geven. Dergelijke studies met als focus België kunnen mee een fundament vormen voor de maatregelen die de Belgische overheden alvast kunnen nemen, alsook voor de maatregelen die België in de Europese Unie kan steunen.

N° 3 DE MMES SCHLITZ ET BUYST

Demande 5 (nouvelle)

Ajouter une demande 5 rédigée comme suit:

“5. de collaborer, au niveau européen, à la définition et à la réalisation d'un réseau de trains de nuit d'ici 2030, dans lequel toutes les capitales des États membres de l'Union européenne et les autres grandes villes et agglomérations sont en principe intégrées.”.

JUSTIFICATION

Un train de nuit moderne offre des avantages imbattables: non seulement c'est un moyen de transport très durable, mais vous pouvez aussi voyager confortablement en dormant sans perdre de temps, arriver à destination détendu et économiser sur vos frais d'hébergement. Toutefois, le réseau européen de trains de nuit s'est considérablement détérioré par rapport à il y a quelques décennies. Il est clair que cela n'est pas dû à un manque de succès, mais plutôt à la combinaison d'un cadre juridique médiocre, d'une politique des transports mal inspirée et de décisions commerciales à courte vue. Le train de nuit a pourtant un grand potentiel en Europe que nous pouvons exploiter.

Tout bien considéré, les conditions de départ d'un réseau de trains de nuit sont bonnes: l'Europe dispose d'un réseau ferroviaire relativement dense. En outre, depuis les années 1970, les États membres d'Europe centrale et occidentale investissent massivement dans de nouvelles lignes à grande vitesse, qui permettraient en fait de parcourir jusqu'à 2 000 kilomètres en une seule nuit. La journée de voyage en avion, souvent vécue négativement, ainsi que l'attente interminable lors des contrôles de sécurité et devant les tapis à bagages ne jouent aucun rôle dans les trains de nuit. Dans un train de nuit moderne, vous pouvez dormir, vous doucher et prendre votre petit déjeuner. Bref, le train de nuit offre ce qu'il y a de mieux en matière de voyage. Les trains de nuit permettent d'exploiter au mieux le potentiel du réseau ferroviaire ordinaire et à grande vitesse. Pour les distances allant entre 1 000 et 2 000 kilomètres, le train de nuit peut tirer pleinement parti de ses atouts. Sur ces distances, le train de nuit offre la seule alternative sérieuse et respectueuse du climat à l'avion.

Les Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB) prouvent déjà que les trains de nuit ont un avenir et que les entreprises ferroviaires peuvent également gagner ainsi de l'argent. Avec

Nr. 3 VAN DAMES SCHLITZ EN BUYST

Verzoek 5 (nieuw)

Een verzoek 5 toevoegen, luidende:

“5. op Europees niveau mee te werken aan het definiëren en het realiseren van een nachttreinnetwerk tegen 2030, waarin in principe alle hoofdsteden van de lidstaten van de Europese Unie en andere grote steden en agglomeraties zijn geïntegreerd.”.

VERANTWOORDING

Een moderne nachttrein biedt onklopbare voordelen: niet alleen is het een zeer duurzame manier van verplaatsen, maar men kan bovendien al slapend comfortabel reizen zonder tijd te verliezen, kan uitgerust op bestemming aankomen en bespaart daarbovenop nog op verblijfkosten. Toch is het Europese nachttreinnetwerk sterk achteruitgegaan vergeleken met enkele decennia terug. Het moge duidelijk wezen: dit kwam niet door een gebrek aan succes, maar was eerder te wijten aan een combinatie van een slecht wettelijk kader, misleid verkeersbeleid en kortzichtige zakelijke beslissingen. De nachttrein heeft evenwel een groot potentieel in Europa dat we kunnen aanboren.

Op de keper beschouwd zijn de startvoorwaarden voor een nachttreinnetwerk goed: Europa heeft een relatief dicht spoorwegnetwerk. Bovendien investeren de lidstaten in Midden- en West-Europa sinds de jaren 1970 fors in nieuwe hogesnelheidsroutes, waardoor in feite in het tijdsbestek van één nacht afstanden tot 2 000 kilometer afgelegd zouden kunnen worden. De veelal negatief ervaren reisdag bij vlieg-reizen, net als het eindeloze wachten op veiligheidscontroles en bagagebanden spelen bij nachttreinen geen rol. In een moderne nachttrein kun je slapen, douchen en ontbijten. Kortom: de nachttrein biedt het beste wat er op reisvlak geboden kon worden. Nachttreinen maken het mogelijk om optimaal gebruik te maken van het potentieel van het gewone en hogesnelheidsspoornetwerk. Bij afstanden tussen 1 000 en 2 000 kilometer kan de nachttrein zijn sterke punten ten volle benutten. Op deze afstanden biedt de nachttrein het enige serieuze klimaatvriendelijke alternatief voor het vliegtuig.

De Oostenrijkse federale spoorwegen (ÖBB) bewijst nu al dat nachttreinen een toekomst hebben, en dat treinbedrijven zo ook geld kunnen verdienen. Met gemoderniseerd en nieuw

du matériel roulant modernisé et nouveau, ÖBB attire de nouveaux passagers et ouvre la voie à l'avenir du transport ferroviaire de nuit. Un retournement de tendance commence également à se produire en Suède. Le gouvernement y a décidé de débloquer 50 millions de couronnes suédoises pour offrir des services internationaux de train de nuit de la Suède vers l'Allemagne. Le nombre de passagers à bord des trains de nuit suédois a déjà augmenté, car le réseau y est axé sur les besoins des passagers.

Sarah SCHLITZ (Ecolo-Groen)
Kim BUYST (Ecolo-Groen)

wagenmateriaal trekt ÖBB nieuwe passagiers aan en wijst het de weg naar de toekomst van nachtelijke treinreizen. Ook in Zweden begint een omslag op gang te komen. De regering heeft er besloten 50 miljoen kronen vrij te maken om internationale nachtelijke treindiensten aan te bieden van Zweden naar Duitsland. Al eerder nam het aantal passagiers in de Zweedse nachttreinen toe, omdat het netwerk aldaar zich consequent op de noden van de reizigers focust.

N° 4 DE MMES SCHLITZ ET BUYST

Demande n° 6 (nouvelle)

Ajouter une demande n° 6 rédigée comme suit:

“6. d’œuvrer, dans un cadre européen, à l’adoption d’un moratoire sur les investissements réalisés par le biais d’instruments et d’institutions européens tels que le RTE-T, le programme CEF, la BEI et le programme Invest EU dans des infrastructures de transport qui accentuent la dépendance de l’Europe au pétrole, et de faire en sorte que les investissements de mobilité réalisés par biais des instruments et institutions précités concernent, bien plus qu’à l’heure actuelle, des investissements dans des liaisons ferroviaires transfrontalières;”.

JUSTIFICATION

Les différentes institutions européennes prennent progressivement conscience de la nécessité de prendre des mesures drastiques pour pouvoir atteindre nos ambitions climatiques. En 2018, la Commission européenne a ainsi publié une communication intitulée “Une planète propre pour tous – Une vision européenne stratégique à long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat”, dans laquelle elle identifiait plusieurs éléments clés nécessaires au développement d’un système de transport européen durable:

- 1) une augmentation considérable du nombre de véhicules n’émettant pas, ou peu, d’émissions de CO₂;
- 2) une transition vers des carburants alternatifs dans les transports;
- 3) une amélioration de l’efficacité du système de transport;
- 4) une augmentation de la part de marché du rail pour le transport de passagers et de biens.

Depuis la publication de la communication “Une planète propre pour tous”, les États membres se sont montrés, au sein du Conseil européen et du Conseil des ministres, ouverts à un renforcement de la durabilité des projets menés dans le cadre du programme CEF et du RTE-T, ainsi qu’à l’internalisation

Nr. 4 VAN DAMES SCHLITZ EN BUYST

Verzoek 6 (nieuw)

Een verzoek 6 toevoegen, luidende:

“6. zich in een Europees kader in te zetten voor een moratorium op investeringen via EU-instrumenten en -instituties zoals TEN-T, CEF, de EIB en InvestEU in vervoersinfrastructuren die de Europese afhankelijkheid van olie vergroten, en zich er voor in te zetten dat de mobiliteitsinvesteringen van voornoemde instrumenten en instituties nog veel meer dan heden gericht zijn op investeringen in grensoverschrijdende spoorwegverbindingen;”.

VERANTWOORDING

In de verschillende Europese instellingen rijpt het besef dat er verregaande maatregelen genomen behoren te worden om onze klimaatambities te realiseren. Zo publiceerde de Europese Commissie in 2018 “Een schone planeet voor iedereen – Een Europese strategische langetermijnvisie voor een bloeiende, moderne, concurrerende en klimaatneutrale economie”, waarbij ze enkele sleutelementen identificeerde voor het bereiken van een duurzaam Europees transportsysteem:

- 1) Een zeer sterke stijging van het aantal voertuigen met lage of geen CO₂-emissies;
- 2) Een overgang naar alternatieve brandstoffen voor transport;
- 3) Een verbetering van de efficiëntie van het transport-systeem;
- 4) Het vergroten van het marktaandeel van het spoor voor passagiers én goederen.

Sinds het lanceren van “Een schone planeet voor iedereen” toonden lidstaten zich in de Europese Raad en de Raad van ministers open voor een verdere verduurzaming van de projecten in het kader van de *Connecting Europe Facility* en TEN-T, alsook voor het internaliseren van de externe kosten

des coûts externes engendrés par le trafic aérien. Des pays, dont la Belgique, ont déjà indiqué que le développement d'un réseau de trains internationaux et, plus particulièrement, de trains de nuit est essentiel pour réduire les effets néfastes du trafic aérien intra-européen sans entraver la mobilité des citoyens européens. On constate malheureusement aussi que certains États membres minimisent l'ampleur des mesures nécessaires et semblent vouloir saper autant que possible l'élaboration concrète de nombreux projets positifs. De plus, de nombreux États membres plaident, dans les négociations sur le Cadre financier pluriannuel 2021-2027, pour un budget européen d'un montant assez limité à l'aune des défis que nous devons relever. Les différents États membres devront donc également prévoir des investissements ambitieux dans leur réseau ferroviaire dans le cadre de leur politique nationale de mobilité. Dans les débats au niveau européen, la Belgique doit défendre la position selon laquelle il est essentiel d'opérer une transition radicale dans notre système de transport et doit être le fer de lance du développement le plus rapide possible d'un trafic ferroviaire international européen.

Il est crucial d'investir dans des infrastructures permettant des liaisons transfrontalières afin de créer un réseau ferroviaire robuste et intégré et pour faire du transport ferroviaire un concurrent réel du transport aérien pour les voyages de courte et de plus longue distance. Le transport ferroviaire est encore trop souvent traité comme une matière purement nationale, faisant ainsi du transport aérien et du transport routier les choix les plus évidents pour les déplacements transfrontaliers.

Le niveau européen est essentiel pour financer des liaisons transfrontalières et des projets importants en vue de formuler des objectifs concrets et contraignants et de développer des instruments efficaces. Il convient d'éliminer les obstacles inhérents aux frontières, comme la planification transfrontalière d'infrastructures, les normes techniques et la compatibilité, les modèles de financement, etc. L'UE doit fixer des normes en vue d'harmoniser les différents systèmes de signalisation et les différentes autorisations existant pour le trafic ferroviaire en Europe, afin de faciliter le franchissement des points de passage frontaliers tout en en réduisant le coût.

Sarah SCHLITZ (Ecolo-Groen)
Kim BUYST (Ecolo-Groen)

die door het vliegverkeer worden veroorzaakt. Landen als België haalden ook reeds aan dat de uitbouw van een netwerk van internationale treinen en in het bijzonder nachttreinen essentieel is om de negatieve impact van intra-Europees vliegverkeer te verminderen zonder de mobiliteit van de Europese burgers te beperken. Helaas zijn er ook lidstaten die de omvang van de benodigde maatregelen minimaliseren en er op lijken in te zetten de concrete uitwerking van tal van positieve ontwikkelingen zoveel mogelijk af te zwakken. Bovendien blijken veel lidstaten in de onderhandelingen voor het Meerjarig Financieel Kader 2021-2027 een budget voor de EU na te streven dat eerder beperkt is in vergelijking met de uitdagingen die we moeten beantwoorden. De verschillende lidstaten zullen dus ook bij hun nationaal mobiliteitsbeleid ambitieuze investeringen in het spoorwegnetwerk behoeven te voorzien. België behoort zich in deze discussies op Europees niveau op te werpen als een verdediger van de positie dat een radicale omslag in ons transportsysteem noodzakelijk is en een absolute vaandeldrager te zijn van een zo spoedige mogelijke uitbouw van het Europese internationale treinverkeer.

Investerings in infrastructuur voor grensoverschrijdende verbindingen zijn van essentieel belang om een robuust en geïntegreerd spoorwegnetwerk te creëren en de luchtvaart echt uit te dagen als vervoersmiddel voor zowel korte als langere afstanden. Nog te vaak worden treinreizen behandeld als louter nationale aangelegenheden, waardoor de luchtvaart en het wegvervoer de meest voor de hand liggende keuzes zijn voor grensoverschrijdend verkeer.

Het Europese niveau is essentieel om belangrijke grensoverschrijdende verbindingen en projecten te financieren, om concrete en bindende doelstellingen te formuleren en om effectieve instrumenten te ontwikkelen. Obstakels in verband met grenzen, zoals grensoverschrijdende planning van infrastructuur, technische normen en compatibiliteit, financieringsmodellen, enz. moeten worden overwonnen. De EU behoort normen vaststellen om de verschillende seinsystemen en vergunningen voor treinverkeer in Europa te harmoniseren om het gemakkelijker en goedkoper te maken om grensovergangen te passeren.

N° 5 DE MMES SCHLITZ ET BUYST

Demande n° 7 (nouvelle)

Ajouter une demande n° 7 rédigée comme suit:

“7. d’œuvrer, au niveau de l’Union européenne, à la création d’au moins un site multilingue de vente de titres de transport doté d’un planificateur de voyage fournissant aux voyageurs des informations neutres et multimodales sur leurs voyages de porte à porte.”.

JUSTIFICATION

Il est urgent de simplifier considérablement le choix que doivent opérer les voyageurs entre le train et d’autres moyens de transport durables pour effectuer leurs déplacements à travers l’Europe. L’UE doit élaborer un cadre encourageant le développement de plates-formes et de solutions techniques venant en aide aux voyageurs. Il faudrait par exemple générer des informations en temps réel plus précises sur les déplacements ferroviaires (internationaux), en y intégrant de préférence d’autres moyens de transport durables. L’UE pourrait ainsi favoriser le développement, pour les trajets internationaux, de planificateurs de voyage et de sites de vente de titres de transports, de sorte que tous les voyageurs disposent d’informations neutres et multimodales sur leurs voyages de porte à porte et puissent acheter leurs titres de transport internationaux sans devoir payer de supplément.

Sarah SCHLITZ (Ecolo-Groen)
Kim BUYST (Ecolo-Groen)

Nr. 5 VAN DAMES SCHLITZ EN BUYST

Verzoek 7 (nieuw)

Een verzoek 7 toevoegen, luidende:

“7. zich binnen de EU in te zetten voor de realisatie van minstens één meertalige reisplanner en ticketsite die de reiziger neutrale en multimodale reisinformatie van deur tot deur geeft;”.

VERANTWOORDING

Een sterke vereenvoudiging van het keuzeproces om voor trein en andere groene vervoermiddelen te kiezen voor reizen doorheen Europa dringt zich op. De EU behoort een kader te scheppen waarbinnen de creatie wordt aangemoedigd van platforms en technische oplossingen die de reiziger ondersteunen. Zo moeten we betere realtime informatie creëren over de (internationale) bewegingen op het spoorweginet, bij voorkeur met integratie van andere duurzame vervoersmodi. Zo kan de EU de ontwikkeling van internationale reisplanners en ticketwebsites bevorderen zodat iedere reiziger neutrale en multimodale reisinformatie van deur tot deur krijgt en internationale tickets kan kopen zonder toeslag.

N° 6 DE MMES **SCHLITZ** ET **BUYST**Demande n° 8 (*nouvelle*)**Ajouter une demande n° 8 rédigée comme suit:**

“8. d’organiser des formations suffisantes pour les accompagnateurs de train de la SNCB, afin de permettre leur déploiement sur les lignes internationales européennes.”

JUSTIFICATION

Pour que la SNCB soit en mesure de coopérer, de concert avec d’autres entreprises ferroviaires, de manière proactive à l’élaboration du trafic ferroviaire international européen, elle doit disposer à tout moment de suffisamment d’accompagnateurs de train pouvant être déployés sans problème sur des liaisons ferroviaires en dehors de la Belgique.

Sarah **SCHLITZ** (Ecolo-Groen)
Kim **BUYST** (Ecolo-Groen)

Nr. 6 VAN DAMES **SCHLITZ** EN **BUYST**Verzoek 8 (*nieuw*)**Een verzoek 8 toevoegen, luidende:**

“8. voldoende opleiding te organiseren voor treinbestuurders van de NMBS zodat deze op internationale lijnen doorheen de EU kunnen worden ingezet.”

VERANTWOORDING

Opdat de NMBS in samenwerking met andere spoorwegbedrijven in staat is proactief mee te werken aan de uitbouw van het Europese internationale treinverkeer, moet zij ten allen tijde voldoende treinbestuurders ter beschikking hebben die zonder problemen op treinverbindingen buiten België kunnen worden ingezet.