

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2007-2008

22 MEI 2008

Voorstel van resolutie om NMBS-abonnees gratis parkeerplaatsen te garanderen

(Ingediend door de heren Christophe Collignon en Philippe Mahoux)

TOELICHTING

Het aantal pendelaars dat met de trein naar het werk gaat, blijft groeien. Een parkeerplaats vinden in de buurt van heel wat Belgische stations blijft echter een moeilijke zaak. Een pendelaar die elke dag de trein neemt en zijn auto op een NMBS-parking moet laten, ziet zijn parkeeruitgaven elk jaar toenemen. Die uitgaven worden momenteel op gemiddeld 200 euro geraamd. Beide vaststellingen vragen om een oplossing.

De federale overheid moet de intermodaliteit aanmoedigen door de NMBS-parkings gratis te maken voor abonnees.

Als er gratis en voldoende parkeerplaatsen zouden zijn voor abonnees, dan zouden mensen die nog aarzelen om hun auto thuis te laten voor hun woon-werkverkeer, werkelijk aangemoedigd worden om het openbaar vervoer te nemen.

Bovendien stellen wij vast dat heel wat pendelaars een eigen voertuig nodig hebben om naar het dichtstbijgelegen station te gaan, vanwege hun werkuren of omdat er geen streekvervoer is. In landelijke of semi-landelijke gebieden is het niet eenvoudig om met de bus naar het station te gaan omdat het vervoersnet niet groot genoeg is. Er dient dus nagedacht te worden over de mogelijkheid om pendelaars gratis en voldoende parkeerplaatsen aan te bieden.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2007-2008

22 MAI 2008

Proposition de résolution en vue d'assurer la gratuité des emplacements de parking pour les abonnés de la SNCB

(Déposée par MM. Christophe Collignon et Philippe Mahoux)

DÉVELOPPEMENTS

Le nombre de navetteurs adoptant le transport ferroviaire pour se rendre sur leur lieu de travail ne cesse de croître. Il est cependant encore trop difficile de trouver un emplacement de parking disponible à proximité de nombreuses gares du pays. Le budget annuel d'un navetteur quotidien qui doit laisser sa voiture sur un parking SNCB ne cesse d'augmenter. On estime que ce budget est aujourd'hui en moyenne de l'ordre de 200 euros. Ces deux constats appellent une réponse.

L'état fédéral doit promouvoir l'intermodalité en organisant la gratuité des parkings SNCB pour les usagers titulaire d'un abonnement.

Cette gratuité des emplacements de parking, couplée à un nombre de places suffisant pour accueillir les abonnés, serait un véritable incitant en direction des transports en commun pour celles et ceux qui hésitent encore à abandonner leur voiture pour les trajets entre leur domicile et leur lieu de travail.

On constate par ailleurs que bon nombre de navetteurs ont besoin d'un véhicule privé pour rallier la gare la plus proche de leur domicile, compte tenu de leurs horaires de travail ou du manque de desserte par les transports vicinaux. En effet, en région rurale ou semi-rurale, il n'est pas aisé d'utiliser les bus pour se rendre à la gare parce que le maillage n'est pas suffisamment important. Il convient donc de mener une réflexion en vue de pouvoir offrir aux navetteurs des parkings de gare suffisamment vastes et totalement gratuits.

Daarnaast dient ook aangestipt te worden dat de parkeertarieven van de verschillende NMBS-stations onderling sterk verschillen. In bepaalde stations is parkeren helemaal gratis, terwijl in andere stations de pendelaar een parkeerrecht moet betalen dat een niet te verwaarlozen hap uit het gezinsinkomen neemt. De NMBS-gebruikers worden dus niet op dezelfde wijze of gelijk behandeld.

Momenteel valt de verantwoordelijkheid voor de parkeerplaatsen onder de NMBS-operator, de NMBS-holding, bepaalde gemeentediensten en privémaatschappijen. De NMBS-groep is momenteel niet volledig autonoom om een eenvormig beleid hierover te voeren. Dat verklaart waarom er verschillende tarieven zijn.

Het proefproject « gratis parkeren » dat nog steeds loopt in bepaalde stations heeft kunnen aantonen dat enerzijds, de investeringen in parkeerplaatsen moeten worden voortgezet en dat anderzijds, aangepaste en gedifferentieerde tarieven vruchten afwerpen.

Het parkeeraanbod volstaat immers niet. In de 37 grote stations die door de NMBS-Holding worden beheerd, zijn de volgende parkings verzadigd :

Aalst, Aarlen, Ath, Eigenbrakel, Charleroi, Denderleeuw, Dendermonde, Gent-Dampoort, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Libramont, Luik-Guillemins, Mechelen, Namen, Nijvel, Oostende, Ottignies, Sint-Niklaas, Vilvoorde en Zottegem.

Om die verzadiging te verhelpen, zet de NMBS-Holding de volgende middelen in: investeringen in bijkomende capaciteit, de herinrichting van sommige bestaande parkings, aangepaste tarieven in bepaalde omstandigheden.

Dat nieuwe parkeerbeleid steunt op de volgende vier fundamentele doelstellingen: gegarandeerd beschikbare plaatsen voor de treingebruikers, verschillende tarieven afhankelijk van het soort station, het soort gebruiker en de lokale markt, inkomsten die de werkingskosten dekken en geen ontmoedigende acties tegenover het openbaar vervoer.

Het uitwerken van beheersinstrumenten om dat nieuwe parkeerbeleid in te voeren is momenteel aanbesteed. Het beoogde beleid zal pas vanaf januari 2009 kunnen worden uitgevoerd.

De volgende maanden zal de overheid terug onderhandelen over de beheersovereenkomst met de NMBS. Op het vlak van intermodaliteit moet een meer voluntaristisch beleid doorgedrukt worden. Het nieuwe parkeerbeleid van de NMBS is niet ambitieus genoeg aangezien men zich tevreden stelt met het invoeren van verschillende tarieven.

Ook al gaat die tarifiering in de juiste richting, dan nog menen de indieners van dit voorstel van resolutie

À côté de cet aspect, il faut souligner également la disparité des politiques tarifaires en matière de parking entre les différentes gares de la SNCB. Dans certaines gares, le stationnement est entièrement gratuit, tandis que dans d'autres, le navetteur doit s'acquitter d'un droit de parking non négligeable dans un budget familial. Il n'y a donc aucune uniformité ni égalité dans le traitement des utilisateurs de la SNCB.

Actuellement, la responsabilité des emplacements de parking se répartit entre l'opérateur SNCB, la SNCB Holding, certaines administrations communales et des sociétés privées. Pour l'instant, le Groupe SNCB ne dispose pas d'une autonomie totale pour assurer une gestion uniforme. Ce qui explique l'existence de différentes tarifications.

Le projet-pilote « parking gratuit » toujours appliqué dans certaines gares a permis de mettre en évidence, d'une part, la nécessité de poursuivre les investissements dans les parkings et, d'autre part, le fait qu'une tarification adaptée et différenciée portait ses fruits.

L'offre de parking n'est en effet pas suffisante. Dans les 37 grandes gares gérées par la SNCB-Holding, les parkings suivants sont complets :

Aalst, Arlon, Ath, Braine-l'Alleud, Charleroi, Denderleeuw, Dendermonde, Gent-Dampoort, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Libramont, Liège-Guillemins, Mechelen, Namur, Nivelles, Oostende, Ottignies, Sint-Niklaas, Vilvoorde et Zottegem.

Afin de remédier à cette situation de saturation, la SNCB-Holding recourt aux moyens suivants: investissement dans une capacité supplémentaire, réaménagement de certains parkings existants, tarification adaptée dans certaines circonstances.

Cette nouvelle politique de parking se base sur les quatre objectifs fondamentaux suivants: places disponibles garanties pour les usagers du train, tarification différenciée en fonction du type de gare, du type d'utilisateur et du marché local, recettes couvrant les frais de fonctionnement et pas d'actions décourageantes vis-à-vis des transports publics.

L'élaboration des outils de gestion en vue de la mise en place de cette nouvelle politique de parking fait actuellement l'objet d'un marché public, celle-ci ne pourra être d'application qu'à partir de janvier 2009.

Dans les mois qui viennent, le gouvernement sera amené à renégocier le contrat de gestion le liant à la SNCB. Il est impératif, en matière d'intermodalité, d'imprimer une politique plus volontariste. La nouvelle politique de parking de la SNCB n'est pas assez ambitieuse dans la mesure où elle se contente de prévoir une tarification différenciée.

Même si cette tarification va dans le bon sens, les auteurs de la présente proposition de résolution

dat de overheid zich veel krachtadiger moet opstellen door de intermodaliteit aan te moedigen via het aanbieden van gratis parkeerplaatsen aan NMBS-klanten die een abonnement van minstens drie maanden hebben.

De indieners van dit voorstel zijn er bovendien van overtuigd dat de keuze voor gratis parkeerplaatsen slechts een zeer beperkte impact zou hebben op de begroting van de NMBS.

De parkeerinkomsten vormen slechts een klein aandeel in de totale begroting van de NMBS, waardoor de kosten van die maatregel snel gecompenseerd zouden worden door de hogere inkomsten uit het groter aantal vervoerbewijzen. Gratis en voldoende parkeerplaatsen zijn twee factoren die een reële impact zouden hebben op de intermodaliteit van onze burgers.

Bovendien zijn er langs bepaalde spoorlijnen braakliggende terreinen van de NMBS. De meeste steden staan achter het uitbouwen van een dergelijke infrastructuur die de intermodaliteit kan vergemakkelijken. De overheid moet ook de NMBS aanzetten tot overleg met de steden en gemeenten om een dergelijke infrastructuur te kunnen ontwikkelen.

*
* *

estiment que le gouvernement devrait se montrer plus volontariste en encourageant l'intermodalité via la gratuité des parkings pour les usagers de la SNCB titulaires d'un abonnement d'au moins trois mois.

Les auteurs de la présente proposition sont d'ailleurs persuadés que si on tendait vers la gratuité, celle-ci n'aurait qu'un impact extrêmement limité sur le plan budgétaire pour la SNCB.

Le peu de poids que représentent les recettes des parkings dans le budget global de la SNCB, le coût de cette mesure serait donc rapidement compensé par une augmentation des recettes provenant des titres de transport majorés. Des parkings gratuits avec des emplacements en quantité suffisante sont deux incitants qui auraient un impact réel sur l'intermodalité de nos citoyens.

Par ailleurs, il existe aux abords de certaines voies des terrains inexploités appartenant à la SNCB. La plupart des villes souhaiteraient l'installation de telles infrastructures qui permettraient de faciliter l'intermodalité. Le gouvernement devrait également encourager la SNCB à discuter avec les villes et communes afin de pouvoir développer de telles infrastructures.

Christophe COLLIGNON.
Philippe MAHOUX.

*
* *

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Senaat,

Gelet op de nakende heronderhandeling van de beheersovereenkomst tussen de NMBS en de Belgische overheid;

en,

Overwegende dat het parkeeraanbod momenteel niet volstaat;

Overwegende dat een aangepast parkeerbeleid in het voordeel werkt van de intermodaliteit;

Overwegende dat een aantal van de vier doelstellingen van het nieuwe parkeerbeleid van de NMBS niet genoeg de intermodaliteit aanmoedigt;

Overwegende dat het treingebruik moet worden aangemoedigd bij pendelaars;

Overwegende dat een beperkt vervoersnet in landelijke gebieden pendelaars ertoe aanzet eigen vervoer te gebruiken om naar het werk te gaan;

Overwegende dat dit voorkomen kan worden door het parkeeraanbod in de buurt van stations te vergroten;

Overwegende dat het treingebruik niet wordt aangemoedigd als er geen eenvormige parkeertarieven zijn voor klanten zonder abonnement;

Overwegende dat er langs bepaalde spoorlijnen braakliggende terreinen zijn;

Vraagt aan de regering :

dat de nieuwe beheersovereenkomst bepaalt dat parkeerplaatsen voor NMBS-klanten met een abonnement gratis zouden zijn;

dat er een kadaster wordt opgesteld van de terreinen en infrastructuur waar nieuwe parkings kunnen worden aangelegd;

dat een eenvormige tarifiering van parkeerplaatsen wordt uitgewerkt.

8 mei 2008.

PROPOSITION DE RÉOLUTION

Le Sénat,

Vu la renégociation prochaine du contrat de gestion liant la SNCB à l'État belge;

et,

Considérant que l'offre de parkings n'est pas suffisante pour l'instant;

Considérant qu'une politique de parking adaptée favorise l'intermodalité;

Considérant que certains des quatre objectifs de la nouvelle politique de parking de la SNCB ne favorisent pas suffisamment l'intermodalité;

Considérant qu'il faut encourager l'utilisation du train par les navetteurs;

Considérant que la pauvreté du maillage en milieu rural encourage les navetteurs à utiliser leurs véhicules pour se rendre sur leur lieu de travail;

Considérant que cet écueil pourrait être évité en augmentant l'offre de parking aux abords des gares;

Considérant que l'absence d'uniformité tarifaire des emplacements de parking n'est pas de nature à encourager l'utilisation du train pour les usagers ne disposant pas d'un abonnement;

Considérant qu'il existe aux abords de certaines voies des terrains inexploités;

Demande au gouvernement :

que le nouveau contrat de gestion organise la gratuité des emplacements de parking pour les usagers de la SNCB titulaires d'un abonnement;

d'établir un cadastre des terrains et des infrastructures susceptibles d'accueillir de nouveaux emplacements de parking;

de faire en sorte qu'une gestion tarifaire uniforme des emplacements de parkings soit mise en place.

8 mai 2008.

Christophe COLLIGNON.
Philippe MAHOUX.