



Question écrite de la Députée Katrin JADIN
à Monsieur François BELLOT, Ministre de la Mobilité,
concernant
les parkings de la SNCB
- déposée le 30 janvier 2018 -

Monsieur le Ministre,

La SNCB compte une cinquantaine de parkings payants dont les tarifs peuvent varier.

De plus en plus de parkings deviennent payants pour des raisons d'investissements en infrastructure.

Le passage de parkings gratuits à payants provoque parfois de la frustration chez les navetteurs. Pour certains, la tarification des parkings pénalise les voyageurs fidèles.

Pour ne pas pénaliser certains navetteurs, il semble dès lors important de conserver certaines lignes, certes plus petites mais tout de même utiles pour regagner d'autres correspondances.

La possibilité d'utiliser plus de services de bus pour relier les gares est également évoquée, d'autant plus que cela pourrait avoir un impact plus positif en termes de climat.

Monsieur le Ministre, mes questions à ce sujet sont les suivantes :

- Comment s'explique la différence de prix, allant parfois du simple au double, entre les parkings ?
- Le nombre de parkings payants est-il destiné à augmenter ?
- Des solutions alternatives comme celles mentionnées ci-dessus sont-elles envisageables ?

Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour les réponses que vous voudrez bien m'apporter.

Katrin JADIN

Parlementaire vraag nr. 3574 van 8 februari 2019 ingediend door mevrouw Kattrin JADIN, Volksvertegenwoordiger, aan de heer François BELLOT, Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Betreft: Parkings.

1. Wat het tariefbeleid betreft, verwijs ik u naar mijn antwoord op schriftelijke vraag [2899 van mevrouw Cassart-Mailleux](#).
2. Alvorens een parking uit te rusten met toegangscontrole, neemt de NMBS contact op met de gemeentelijke overheden om haar project voor te stellen en de belangen van alle partijen er zo goed mogelijk in te integreren. Gemiddeld worden er per jaar een tiental parkings uitgerust.
3. In haar opdracht om een sleutelrol te spelen in de mobiliteit in België, ontwikkelt de NMBS stations als intermodale knooppunten met het oog op het optimaliseren van de mobiliteit van de reizigers. Voor de NMBS is de toegang tot het station een prioriteit op zich. De mobiliteit en het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren is maar realistisch als het voor de reizigers en pendelaars vlot toegankelijk is. De NMBS investeert daarom onder meer in de bouw, uitbreiding en renovatie van stationsparkings. Veel stationsparkings zijn gedeeltelijk verzadigd door auto's waarvan de bestuurders het parkeergeld niet betalen en/of de parking bezetten zonder gebruik te maken van de trein. Hierdoor kunnen reizigers die regelmatig gebruikmaken van de trein en betalen voor een parkeerabonnement geen plaats vinden. De invoering van een controlesysteem was daarom essentieel.

Question parlementaire n°3574 posée le 8 février 2019, par Madame Kattrin JADIN, Députée, à Monsieur François BELLOT, Ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

Objet : Parkings.

1. En ce qui concerne la politique tarifaire, je vous renvoie vers la réponse que j'ai donnée à la question écrite [2899 de Mme. Cassart-Mailleux](#).
2. Avant l'équipement de contrôles d'accès d'un parking, la SNCB se met en relation avec les autorités communales afin de présenter son projet et d'intégrer celui-ci au mieux des intérêts de toutes les parties. En moyenne, une dizaine de parkings sont équipés chaque année.
3. Dans sa mission d'être un acteur déterminant de la mobilité en Belgique, la SNCB développe des gares comme nœuds d'intermodalité et ceci dans l'optique d'optimiser la mobilité des voyageurs. Pour la SNCB, l'accès à la gare est une priorité en soi. Promouvoir la mobilité et l'utilisation des transports publics n'est réaliste que si les voyageurs et navetteurs peuvent y accéder de manière aisée. Dès lors la SNCB investit, entre autre, dans la construction, l'extension et la rénovation des parkings des gares. De nombreux parkings de gare sont en partie saturés par des voitures dont les conducteurs ne s'acquittent pas de la redevance parking et/ou occupent le parking sans être des voyageurs utilisant le train. Avec pour conséquence que les voyageurs utilisant le train régulièrement, qui payent un abonnement de parking, ne trouvent pas de place. La mise en place d'un système de contrôle s'est donc imposée.

De parkeerstrategie van de NMBS is gebaseerd op vier fundamentele doelstellingen:

- gegarandeerde vrije plaatsen voor regelmatige treinreizigers met een abonnement;
- gedifferentieerde tarifiering al naargelang het stations- en gebruikerstype en volgens de lokale markt;
- de inkomsten dekken de operationele kosten;
- het gebruik van openbaar vervoer tussen woonplaats en station wordt aangemoedigd.

De klanten van de NMBS genieten een voorkeurstarif. Voor een parkeerabonnement voor een jaar bedraagt het gemiddelde tarief € 1,60 per dag. De parkeerkosten kunnen door de werkgever worden terugbetaald en/of zijn fiscaal aftrekbaar, net als het treinabonnement.

La stratégie parking de la SNCB s'articule autour de quatre objectifs fondamentaux :

- garantie de disponibilité de places pour les voyageurs abonnés train réguliers ;
- tarification différenciée selon les types de gare et d'utilisateur et selon le marché local ;
- couverture des charges opérationnelles par les recettes ;
- encourager l'utilisation des transports en commun entre le domicile et la gare.

Les clients de la SNCB bénéficient d'un tarif préférentiel. Pour un abonnement de parking à l'année, le tarif moyen est de 1,60€ par jour. Le coût du parking est remboursable par l'employeur et/ou déductible fiscalement, tout comme l'abonnement de train.

F. BELLOT

Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen

Ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges