

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2000-2001

5 JUNI 2001

**Voorstel van resolutie
inzake mobiliteit**

AMENDEMENTEN
ingediend na de goedkeuring
van het verslag

Nr. 1 VAN DE HEER CREYELMAN

Punt 11 van het dispositief vervangen als volgt:

« 11. In de nabijheid van de stations een beleid te ontwikkelen dat in voldoende beveiligde parkeer-ruimte voor fietsen, moto's en wagens moet voorzien. »

Verantwoording

De oorspronkelijke tekst voorziet alleen in voldoende parkeer-gelegenheid in de omgeving van stations in landelijke gebieden of even buiten de stad. Het is echter precies in de steden dat er zich parkeerproblemen voor treinreizigers voordoen.

De grote en middelgrote stedelijke stations worden ook gebruikt door treinreizigers uit de randgemeenten en de onmiddellijke regio. Deze beschikken niet altijd over andere vormen van openbaar vervoer om op een praktische en functionele manier het station te bereiken.

Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen aan het station zal op termijn een vermindering van het aantal treinreizigers tot gevolg hebben. Als men de intermodaliteit wil verbeteren en het

Zie:

Stukken van de Senaat:

2-448 - 2000/2001:

Nr. 1: Verslag.

Nr. 2: Tekst aangenomen door de commissie.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2000-2001

5 JUIN 2001

**Proposition de résolution
relative à la mobilité**

AMENDEMENTS
déposés après l'approbation
du rapport

N° 1 DE M. CREYELMAN

Remplacer le point 11 du dispositif par ce qui suit:

« 11. Promouvoir aux abords des gares une politique d'espaces de parking suffisants et sécurisés pour les vélos, les motos et les automobiles. »

Justification

Dans sa rédaction originelle, le texte prévoit uniquement des espaces de parking suffisants aux abords des gares dans les zones non urbaines ou périurbaines. Or, c'est précisément dans les villes que les usagers des chemins de fer sont confrontés à des problèmes de parking.

Les grandes gares urbaines et les gares urbaines de taille moyenne sont utilisées généralement par les habitants des communes périphériques et de la région avoisinante. Ces personnes ne disposent pas toujours d'autres formes de transport public leur permettant d'atteindre la gare de manière pratique et fonctionnelle.

À terme, la réduction du nombre d'emplacements de parking aux alentours de la gare entraînera une diminution du nombre d'usagers du train. Si l'on veut améliorer l'intermodalité et encou-

Voir:

Documents du Sénat:

2-448 - 2000/2001:

N° 1: Rapport.

N° 2: Texte adopté par la commission.

gebruik van de trein wil aanmoedigen, moet men er dus van uitgaan dat er meer in plaats van minder parkeerplaatsen nodig zijn.

Nr. 2 VAN DE HEER CREYELMAN

Een punt 11bis invoegen, luidende :

« 11bis. Waar dit technisch en ruimtelijk mogelijk is, dient het optrekken van kantoorgebouwen boven spoorwegen en -stations te worden aangemoedigd. »

Verantwoording

Het openbaar vervoer kan het best aangemoedigd worden door de bereikbaarheid van de werkplaats met dat openbaar vervoer te verbeteren. Een aantal stations leent zich beter tot bouwen van kantoren boven het station dan voor het optrekken van kantoren in de onmiddellijke omgeving. Kantoorgebouwen boven een spoorweg of station kunnen een architecturale meerwaarde betekenen voor de stationsomgeving. De lawaaihinder wordt vermindert en er wordt kostbare ruimte bespaard.

Nr. 3 VAN DE HEER CREYELMAN

Punt 16 van het dispositief doen vervallen.

Verantwoording

Dit punt beoogt het gebruik van individuele bedrijfswagens te ontmoedigen. Er wordt voorbijgegaan aan een aantal voordelen die de bedrijfswagencultuur met zich meebrengt. Bedrijfswagen zorgen voor een snelle en stelselmatige vervanging van het wagenpark en dragen op die manier bij tot het milieu en de veiligheid. Wagens worden immers altijd milieuvriendelijker en veiliger. Via het bedrijfswagencircuit komen er heel wat nagenoeg nieuwe wagens op de tweedehandsmarkt terecht. Ook dit is een voordeel voor de privé-gebruiker. Dit punt lijkt mij eerder ingegeven door belastingijver en sociale jaloezie dan door reële argumenten.

Nr. 4 VAN DE HEER CREYELMAN

Punt 35 van het dispositief doen vervallen.

Verantwoording

Een verbod van het transport van transitgoederen over de weg tijdens het weekend is een zinloze maatregel. Afgezien van het maatschappelijk comfort voor omwonenden van economische kooppunten en drukke wegen, zal deze maatregel enkel de verkeersdruk van vrachtwagens tijdens de week doen toenemen. Dit komt de veiligheid en het milieu niet ten goede.

Nr. 5 VAN DE HEER CREYELMAN

In punt 54 van het dispositief tussen het woord « geleidelijke » en het woord « gelijkschakeling », het woord « neerwaartse » invoegen.

Verantwoording

De taksen op zowel benzine als diesel zijn reeds ongemeen hoog. Hogere prijzen zetten niet meteen aan tot een betere rijstijl

rager l'usage du train, on doit donc partir du principe qu'il faut davantage et non moins de places de parking.

N° 2 DE M. CREYELMAN

Insérer un point 11bis, rédigé comme suit :

« 11bis. Dans la mesure des possibilités techniques et spatiales, il convient d'encourager la construction d'immeubles de bureaux au-dessus des lignes de chemin de fer et des gares. »

Justification

Le meilleur moyen d'encourager le transport public est d'améliorer les possibilités d'accès au lieu de travail par cette forme de transport. Pour certaines gares, il est plus facile de construire des bureaux au-dessus de la gare qu'aux alentours. Des immeubles de bureaux construits au-dessus d'une voie de chemin de fer ou d'une gare peuvent représenter une plus-value architecturale pour les abords de la gare. De la sorte, on réduit les nuisances sonores et on économise un espace précieux.

N° 3 DE M. CREYELMAN

Supprimer le point 16 du dispositif.

Justification

Ce point vise à décourager l'utilisation individuelle des voitures de société. Il ne tient pas compte d'une série d'avantages qu'entraîne la culture de la voiture de société. Celle-ci assure un remplacement rapide et systématique du parc automobile et contribue de la sorte à la protection de l'environnement et à la sécurité. En effet, les voitures deviennent de plus en plus écologiques et sûres. Le circuit des voitures de société amène sur le marché de l'occasion de nombreuses voitures quasiment neuves, ce qui constitue également un avantage pour l'utilisateur privé. Ce point me paraît inspiré par la rage taxatoire et la jalousie sociale plutôt que par des arguments réels.

N° 4 DE M. CREYELMAN

Supprimer le point 35 du dispositif.

Justification

Interdire le transit de marchandises par route le week-end est une mesure qui n'a pas de sens. Abstraction faite du confort social des personnes habitant près des plaques tournantes économiques et des routes très fréquentées, elle ne fera qu'accroître la circulation des camions pendant la semaine, ce qui n'est pas une bonne chose pour l'environnement et la sécurité.

N° 5 DE M. CREYELMAN

Au point 54 du dispositif, entre les mots « Réviser progressivement » et les mots « les différences de taxation » insérer les mots « à la baisse ».

Justification

La taxation de l'essence et du gazole est déjà très élevée. Le fait d'augmenter les prix n'incite pas automatiquement à adopter un

of tot het afleggen van minder kilometers met de wagen. Een hogere taks op diesel is alleen maar beter voor de overheid. Een verdere gelijkshakeling tussen benzine en diesel — met nog hogere prijzen voor diesel — is voor veel minderbegoede automobilisten problematisch. Indien benzine minder belastend is voor het milieu dan diesel kan men beter de taksen op benzine gelijkshakelen met die op diesel.

Nr. 6 VAN DE HEER CREYELMAN

Punt 55 van het dispositief doen vervallen.

Verantwoording

De prijzenoorlog tussen de verschillende luchtvaartmaatschappijen op mondiaal niveau laat niet toe om de Europese luchtvaartmaatschappijen met een bijkomend concurrentienadeel op te zadelen. Indien er belasting op kerosine moet komen, moet dat op mondiaal niveau worden aangekaart en niet alleen binnen Europa. De vraag blijft of belasting op kerosine nuttig is. Luchtvaartmaatschappijen hebben er geen enkel belang bij om het kerosineverbruik van hun vliegtuigen te verwaarlozen. Integendeel. Een dergelijke maatregel is alleen goed voor de belastinginkomsten en heeft geen enkel milieuvriendelijk effect.

Frank CREYELMAN.

meilleur style de conduite ou à parcourir moins de kilomètres en voiture. Une taxation plus importante du gazole profitera uniquement aux pouvoirs publics. Poursuivre l'alignement des prix du gazole sur ceux de l'essence — ce qui se traduit par des prix encore plus élevés pour le gazole — est un problème pour bien des automobilistes aux revenus modestes. Si l'essence est moins polluante pour l'environnement, il serait préférable d'aligner les accises qui la frappent sur celles qui sont prélevées sur le gazole.

N° 6 DE M. CREYELMAN

Supprimer le point 55 du dispositif.

Justification

La guerre des prix entre les différentes compagnies aériennes au niveau mondial ne permet pas d'imposer aux compagnies aériennes européennes un handicap concurrentiel supplémentaire. Si l'on veut établir un impôt sur le kérosène, il faut aborder la question au niveau mondial et pas seulement au sein de l'Europe. Reste à se demander si un impôt sur le kérosène est utile. Les compagnies aériennes n'ont aucun intérêt à ne pas se soucier de la consommation de kérosène de leurs avions, au contraire. Pareille mesure ne serait bénéfique que pour les recettes fiscales et n'aurait aucun effet positif sur l'environnement.