

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 1999-2000

25 mei 2000

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Etienne Van Vaerenbergh tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over dienstregelingen van "De Lijn" in de faciliteitengemeenten

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de doortrekking van de expresweg N171 tussen Kontich en Boom

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de nieuwe module 10 in de bijakte van het mobiliteitsconvenant

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de carpoolparkings

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 25 mei 2000

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Jean Geraerts

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.10 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Etienne Van Vaerenbergh tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over dienstregelingen van 'De Lijn' in de faciliteitengemeenten

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Vaerenbergh tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over dienstregelingen van 'De Lijn' in de faciliteitengemeenten.

De heer Van Vaerenbergh heeft het woord.

De heer Etienne Van Vaerenbergh : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, onlangs kwam ik in het station van Halle dat heel mooi is opgeknapt. Aan het station komen zowel de bussen van De Lijn als van de TEC toe. Op de displays van de bussen van De Lijn staat zowel Halle als Hal, terwijl die van de TEC enkel Hal vermelden.

Een paar weken geleden stelde ik eveneens vast dat de bussen van De Lijn Franstalige reclame afficheren. Uit de regeringsverklaring blijkt nochtans dat in de Rand het Nederlandstalige karakter moet worden gepromoot. Ik heb daarover trouwens ook een schriftelijke vraag gesteld.

Onlangs heeft professor Boes op vraag van de provincie Vlaams-Brabant een studie uitgevoerd waaruit blijkt dat de dienstregeling in de faciliteitengemeenten niet in beide talen moet worden uitgehangen, maar enkel in het Nederlands. Ik veronderstel dat de TEC aan dezelfde taalwetgeving is onder-

worpen als De Lijn. Ik had nog enigszins begrip kunnen opbrengen voor de tweetalige aanduidingen op de bussen van De Lijn, toen De Lijn Vlaams-Brabant haar zetel nog had in Brussel. Nu haar zetel zich echter in Leuven bevindt, zie ik niet in waarom dit nog steeds in de twee talen moet gebeuren.

Mijnheer de minister, welke houding neemt de Vlaamse regering terzake aan ? Hoe zit het met de dienstregelingen in de faciliteitengemeenten, rekening houdend met de studie van professor Boes ? Zal tot slot aan De Lijn worden gevraagd om de dienstregelingen en vermeldingen op de bussen uitsluitend in het Nederlands te brengen ?

De voorzitter : De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer Luk Van Nieuwenhuysen : Mijnheer de minister, collega's, minister Anciaux heeft vorige week in de commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand bevestigd dat het Actieplan Vlaamse Rand van de vorige regering in afwachting van een evaluatie wordt gehandhaafd. De vernederlandsing van het straatbeeld in de Rand is daarvan een belangrijk onderdeel. Ieder segment van de Vlaamse Gemeenschap moet daartoe een bijdrage leveren.

Inzake De Lijn heb ik in het verleden reeds een aantal opmerkingen geformuleerd. Ik heb zonet een antwoord gekregen op een schriftelijke vraag over de reclame. Daarin zegt u dat die, wat het gebruik van een andere taal betreft, beperkt blijft tot logo's of slogans, originele titels van films en merknamen van producten. Toch heb ik al meermaals vastgesteld dat van die regel wordt afgeweken. Ik wil dan ook aandringen op een strenger toezicht.

Inzake de tweetalige opschriften of de displays op de bussen wordt de tweetaligheid gehandhaafd. Men verwijst daarbij naar de taalwetgeving. Blijkbaar is men bezorgd over de naleving van de taal-

Van Nieuwenhuysen

wetgeving in Brussel. Deze tweetaligheid strookt echter niet meer met de taalwetgeving zodra men in Vlaams-Brabant komt. Daar is het blijkbaar minder belangrijk dat de taalwetgeving wordt nageleefd. Volgens mij kan gemakkelijk worden overgeschakeld naar eentaligheid via elektronische displays. Als ik de studie van professor Boes mag geloven, dan kan de eentaligheid ook op dat vlak worden gehandhaafd in de zes randgemeenten met taalfaciliteiten.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik zal trachten te antwoorden op de twee elementen uit uw vraag : de displays en de reclame op de bussen.

Wat de reclame betreft, moeten we rekening houden met de contractuele verbintenissen met de NV Streep. Ik zal er nog eens bij De Lijn op aandringen dat men toeziet op een correcte toepassing. Het is mogelijk dat een slogan in het Engels of in het Frans staat vermeld, maar het kan niet dat in reclame volledig Franstalige teksten opduiken. Het moet dus beperkt blijven tot slogans en de normale, gebruikelijke reclametaal.

Over de displays is de regelgeving duidelijk. Als voogdijminister beschik ik dan ook over veel meer mogelijkheden. Ik baseer me daarbij op de strikte naleving van de taalwetgeving. Ik wil dit doen overeenkomstig de studie van professor Boes. Ik zal De Lijn dan ook opdragen daar strikt op toe te zien. Met de nieuwe technologie moet het mogelijk zijn dit euvel te verhelpen. Menselijke fouten blijven natuurlijk mogelijk.

De voorzitter : De heer Van Vaerenbergh heeft het woord.

De heer Etienne Van Vaerenbergh : Ik wil het nog even hebben over het uithangen van de uurroosters in de faciliteitengemeenten. Volgens professor Boes moeten die in het Nederlands worden opgesteld. Als in de faciliteitengemeenten de Brusselse busmaatschappij passeert, wordt nog voorrang gegeven aan het Frans. De vraag is dan of onze bussen die daar rijden, hun dienstregelingen moeten uithangen in het Nederlands en het Frans. De omzendbrief van voormalig minister Peeters bepaalt dat het gebruik van het Frans speciaal moet worden aangevraagd. Diegenen die dit wensen, kunnen een korte samenvatting krijgen in het Frans.

Ik wil de minister dan ook vragen hier ernstig over na te denken. Daartoe kan best overleg worden gepleegd met De Lijn. De minister kan de studie van professor Boes door zijn juristen laten uitpluizen. Misschien kunnen we hier na de vakantie nog op terugkomen.

Minister Steve Stevaert : Ik engageer me ertoe een overleg te organiseren met professor Boes, De Lijn en de afdeling Leuven om een pragmatische oplossing te vinden.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de doortrekking van de expresweg N171 tussen Kontich en Boom

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de doortrekking van de expresweg N171 tussen Kontich en Boom.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, blijkbaar heeft de minister reeds een beslissing genomen in het dossier van de doortrekking van de expresweg N171 tussen Kontich en Boom, en aansluitend de banaanontsluiting van het industrieterrein Krekelenberg in Boom. Blijkbaar moet daarover geen overleg binnen de regering worden gepleegd, wat uiteraard bijzonder betreuenswaardig is. In afwachting van een definitieve vaststelling van een Vlaams Mobiliteitsplan acht ik het immers heel belangrijk dat over de realisatie van missing links het nodige overleg wordt georganiseerd.

Het argument dat daarbij gehanteerd wordt, is dat dit een uitvoering is van het Mobiliteitsplan voor de Rupelstreek en dat daaromtrent aldaar consensus zou bestaan. Enkele jaren geleden heb ik hierover een vraag gesteld aan voormalig minister Baldewijns, en hij antwoordde mij toen heel duidelijk dat een consensus onder alle Rupelgemeenten een essentiële voorwaarde was. Er is nu wel een consensus, maar niet over de genoemde projecten. Er

Malcorps

is alleen een consensus over het wegwerken van de verkeersonveiligheid en van de dodelijke kruispunten op de Boomsesteenweg. Sta me toe het volgende te citeren uit het betreffende document : ‘eenstemmigheid over de noodzaak van de aanpak van de huidige situatie op de A12 en de herinrichting van de A12 onder alle Rupelgemeenten’.

Mijnheer de minister, vroeger werd mij ook gezegd dat daartoe eerst nog een streefbeeldstudie moest worden opgemaakt, maar graag had ik van u willen vernemen hoelang dit nog zal aanslepen en wanneer die zwarte kruispunten eindelijk zullen worden weggewerkt. Voor ons is dit immers prioritair.

– *Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

Het is duidelijk dat de gemeente Rumst gekant is tegen het doortrekken van de expresweg en het realiseren van de banaan. Ook de gemeente Schelle is tegenstander, zo blijkt uit het verslag van de gemeenteraad waarin wordt gesteld dat zij dit project minder prioritair acht en de herinrichting van de Boomsesteenweg voorrang wil zien krijgen. Vooral de aansluiting van de banaan-N171 op de A12 roept heel wat vragen op, in de eerste plaats bij de gemeenten Schelle en Aartselaar. Ik neem aan dat de heer van den Abeelen hier dadelijk op zal reageren.

Dat er geen consensus bestaat over dit project, maar enkel over het wegwerken van de verkeersonveilige kruispunten op de Boomsesteenweg, wordt terzijde geschoven. De doorstroming van het autoverkeer krijgt duidelijk voorrang op de verkeersveiligheid. Het wegwerken van files is dus belangrijker dan het vermijden van verkeersslachtoffers. Ik heb het dan nog niet eens gehad over duurzame alternatieven, waaronder de sneltram Antwerpen-Boom. De aangekondigde verbeteringen van het openbaar vervoer in de Rupelstreek zijn helaas onvoldoende om een trendbreuk te bewerkstelligen.

In feite stuiten we hier op een fundamenteel tekort van de huidige mobiliteitsplanning : door een gebrek aan afstemming op hogere en lagere mobiliteitsplannen verzeilen we in een zwaar democratisch deficit.

Het overleg mag niet worden beperkt tot de Rupelgemeenten, maar moet worden uitgebreid tot de naburige gemeenten, waaronder Kontich, die ook de effecten van dit project zullen voelen. Kontich

werd niet eens geraadpleegd, alhoewel de doortrekking van de expresweg op haar grondgebied begint. Bovendien liggen de dodelijkste kruispunten op het grondgebied van Wilrijk en Antwerpen, gemeenten die evenmin bij het overleg werden betrokken.

Mijnheer de minister, zal er alsnog rekening worden gehouden met de zienswijze van de gemeenten Rumst en Schelle ? Zullen ook de aanpalende gemeenten – met name Kontich – en districten – met name Wilrijk – worden geraadpleegd ? En wat is de concrete tijdsplanning voor het wegwerken van de zwarte kruispunten op de Boomsesteenweg ?

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de gemeente Kontich werd inderdaad niet betrokken bij dit voorstel tot doortrekking van de expresweg. Hebt u reeds een multimodaal verkeersmodel laten opmaken ? Ik denk dan aan een berekening van de verkeersoverlast die dit voor de gemeente zal teweegbrengen.

Hebt u in een omleidings- of verbindingsweg voorzien om de gemeente te ontlasten van het sluikeverkeer ? Het verkeer dat van de A12 komt, zal immers aansluiting willen zoeken met de N1 en het centrum van Kontich doorkruisen. Wat is uw reactie op de bewering van de burgemeester van Rumst dat de doortrekking er niet kan komen omdat deze gedeeltelijk door natuurgebied loopt ?

De voorzitter : De heer van den Abeelen heeft het woord.

De heer Marc van den Abeelen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijnheer Malcorps, ik wil u graag de ware toedracht van die consensus duidelijk maken. Er bestaat wel degelijk een consensus, op één dwarsligger na : de burgemeester van Rumst. Ik hoef u niet uit te leggen waarom hij dwarsligt. Hij roept steeds het privé-belang in, en de Kleine Landeigendom. Er bestaat dus wel degelijk een consensus over de doortrekking van de expresweg. Leg uw oor maar te luisteren in de Pierstraat of in de Langlaarsteenweg. De verkeerssituatie daar zal u ervan overtuigen dat het project van de expresweg – die een verbindingsweg zal worden – en van de banaan noodzakelijk is. We hebben trouwens reeds water in onze wijn gedaan door er ons bij neer te leggen dat het geen vierbaansrijvak maar een tweebaansrijvak zal worden.

van den Abeelen

Ik begrijp het verzet van u en uw partij niet. De huizen daveren daar dag en nacht door het verkeer. Wie steeds naar consensus streeft, zal nooit een beslissing kunnen nemen. Het nimby-syndroom zal steeds de kop opsteken. Schelle gaat trouwens wel akkoord met de expresweg, maar vindt deze niet prioritair.

Mijnheer de minister, ik vind het moedig dat u deze beslissing zelfs op papier hebt durven zetten. De banaan staat trouwens in de begroting, en de expresweg in het meerjarenplan. De knelpunten van de A12 dienen in de toekomst ook te worden aangepakt, maar als u eerst de A12 aanpakt, dan wordt de chaos nog groter. Met de aanleg van de expresweg krijgt men de verbindingsweg die het verkeer kan afleiden. *(Opmerking van de heer Johan Malcorps)*

Ik had de heer Malcorps ook nog willen wijzen op het feit dat de burgemeester van Kontich wel degelijk bij het overleg betrokken werd, en dit in het kader van de burgemeestersconferentie van de Rupelstreek plus Aartselaar.

Zal de minister zich aan de timing houden ? Ik verwijs daarbij zowel naar de timing van de banaan en de expresweg als, in een latere fase, van de A12.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Bij de opbouw van het mobiliteitsplan werd met de zienswijze van de gemeente Rumst wel degelijk rekening gehouden. Het is echter onmogelijk alle door de gemeente opgesomde breekpunten ook als dusdanig te beschouwen, zonder de fundamentele en degelijk onderbouwde wensen van de Rupelstreek tekort te doen.

De beslissing tot het al dan niet doortrekken van de N171 zou, zoals ik in het verleden reeds heb aangekondigd, het resultaat zijn van een objectieve mobiliteitsstudie. Deze studie werd inmiddels afgerond en conform verklaard door de provinciale auditcommissie. De doortrekking van de N171 is volgens het mobiliteitsplan prioritair. Ik wens hier dan ook in geen geval op terug te komen, zo niet heeft het geen zin de lokale overheden te vragen om een mobiliteitsplan op te stellen.

Ik heb aan mijn administratie de opdracht gegeven een landschapsstudie uit te voeren, zodat de N171 met een minimale verstoring in de omgeving kan

worden ingepast. Zo wordt gedeeltelijk tegemoetgekomen aan de bezwaren van Rumst.

Wel degelijk alle Rupelgemeenten, inclusief Aartselaar, werden geraadpleegd bij de opmaak van het mobiliteitsplan voor de Rupelstreek. Dit mobiliteitsplan is voor mij een voorbeeld van een gemeentegrensoverschrijdende aanpak van de mobiliteitsproblematiek.

Voor de berekeningen van de mobiliteitseffecten en van de verschillende scenario's werd gebruik gemaakt van een verfijnd verkeersmodel, dat ook de wegeninfrastructuur in de ruime omgeving bevat. Er is absoluut geen sprake van een te beperkte invalshoek voor de verkeersproblematiek.

De concrete planning kan pas worden uitgewerkt na voltooiing van de streefbeeldstudie, die nog dit jaar moet worden opgestart. Van zodra die studie is afgewerkt, zullen de noodzakelijke ingrepen opgenomen worden in het meerjarenprogramma van Openbare Werken, rekening houdend met de beschikbare kredieten.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, ik wil nog een duidelijk antwoord. De heer van den Abeelen heeft een timing naar voren geschoven : eerst de banaan, dan de expresweg. Pas dan kan worden begonnen aan de verkeersveiligheid van de A12. Is dat ook uw timing ?

Minister Steve Stevaert : Mijn antwoord was zeer duidelijk.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de nieuwe module 10 in de bijakte van het mobiliteitsconvenant

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de nieuwe module 10 in de bijakte van het mobiliteitsconvenant.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de minister, door de ondertekening van de nieuwe module 10 van het mobiliteitsconvenant wordt aan de gemeenten de mogelijkheid geboden om door middel van subsidiëring de schoolomgeving in te richten. Deze maatregel wordt genomen om de veiligheid van jonge fietsers en voetgangers te garanderen. Hierdoor zouden gemeentebesturen de verkeerssituatie aan scholen in de onmiddellijke omgeving van gewestwegen, kunnen aanpassen. Herinrichtingen van wegen aan scholen die in een zeer moeilijke en gevaarlijke verkeerssituatie liggen, zullen echter niet worden gesubsidieerd.

Waarom beperkt deze vorm van subsidiëring zich tot de onmiddellijke omgeving van gewestwegen ? Welke afstand dient men te verstaan onder onmiddellijke omgeving van gewestwegen ? Op welke manier zal men deze subsidiëring doorvoeren ? Welk bedrag zal de minister uittrekken om deze module te financieren ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Het Vlaams Gewest kan niet zomaar overal verantwoordelijk worden gesteld voor de verkeersveiligheid. Tot nu neemt het Vlaams Gewest haar verantwoordelijkheid op voor de autosnelwegen en gewestwegen. Andere wegbeheerders – provincies en gemeenten – dragen verantwoordelijkheid op hun wegnetten. Het is dan ook logisch dat de beperkte budgetten waar het Vlaams Gewest over beschikt, bestemd worden voor het gewestwegennet.

Module 10 betreffende de subsidiëring van herinrichting van de schoolomgevingen is duidelijk over het toepassingsgebied. Onder artikel 1, 'Voorwerp van de module', wordt gespecificeerd dat het gaat om scholen langs een gewestweg. Onder schoolomgeving wordt verstaan het wegvak ter hoogte van de schoolingang en aanpalend aan de gewestweg tot op maximaal 200 meter van de schoolingang, en in voorkomend geval het wegvak ter hoogte van de schoolingang aanpalend aan de zijstraten van deze gewestweg tot op maximaal 200 meter van de schoolingang en het kruispunt van deze schoolzijstraten met de gewestweg.

Een aantal scholen heeft in het verleden reeds maatregelen genomen om de schoolomgeving veiliger te maken. Zo sloot een aantal scholen hun ingang langs de gewestweg af, en bracht die over naar een zijstraat van de gewestweg, die vaak een gemeenteweg is. Module 10 erkent dit impliciet door te stellen dat ook de omgeving van de schoolingang die langs een gemeenteweg is gelegen bin-

nen een afstand van 200 meter van de gewestweg, kan worden heringericht. Een voorbeeld hiervan kan zijn dat men een kruispunt tussen de gewestweg en de gemeenteweg herinricht omdat de schoolgaande jeugd vaak via dit kruispunt de weg neemt naar de schoolingang die aan de gemeenteweg is gelegen.

Alle gewestwegenvakken en gemeentelijke straten die onder deze perimeter vallen, kunnen, middels een project van de bijakte aangevuld met module 10 van het mobiliteitsconvenant, heringericht en betaald worden. De toelage bedraagt 100 procent voor de gewestwegvakken en 50 procent voor de delen van het openbaar domein waarover de gemeente het beheer heeft. De subsidiëring wordt verstrekt volgens de modaliteiten vermeld onder artikel 2 van module 10. Op het fysisch investeringsprogramma van 2000 is er in 50 miljoen frank per provincie voorzien voor de herinrichting van schoolomgevingen.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de minister, ik heb deze vraag vooral gesteld omdat de mobiliteitsconvenants voor de gemeenten een stimulans kunnen zijn voor een veiligere schoolomgeving. Regelmatig komen er kinderen op straat, worden door de school betogingen georganiseerd en acties gehouden voor een veiligere schoolomgeving. Ik dacht dat de gemeenten hier via de mobiliteitsconvenants in konden worden gesteund.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de carpoolparkings

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de carpoolparkings.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, één van de moge-

Van den Eynde

lijkheden die de vele files en het verkeer richting grootsteden kan beperken en daardoor een milieuvriendelijk effect creëert, is ongetwijfeld de carpoolparking. Momenteel rijden zeer veel automobilisten naar hun werk zonder anderen de mogelijkheid te bieden mee te rijden. Uit een parlementaire vraag over de bezettingsgraad van de carpoolparkings bleek dat de veertig bestaande carpoolparkings een bezettingscapaciteit bieden van 2.400 wagens. De bezetting hiervan bedraagt tussen de 30 en 100 percent, met een gemiddelde van 56,8 percent. Ook voorziet de minister in zeven nieuwe carpoolparkings, waarvoor hij in 25 miljoen frank heeft voorzien.

Een van de mogelijke oorzaken van de nog onvoldoende bezetting is onder meer de onveiligheid. Vele parkings zijn immers onbewaakt, waardoor men in vele gevallen met inbraak en diefstal te kampen heeft. Dit schrikt ongetwijfeld vele burgers af. Ook de onwetendheid over de mogelijkheid tot carpoolen draagt bij tot het onvoldoende gebruik van de carpoolparkings en het carpoolen in het algemeen.

Mijnheer de minister, plant u een campagne om meer gehoor te geven aan de problematiek van de files en om het carpoolen te bevorderen? De bezetting is volgens mij mager: een bezettingsgraad van 56,8 percent is onvoldoende. Wat zijn uw plannen om hier verandering in te brengen? Is het mogelijk om op verscheidene parkings privé-initiatieven te laten plaatsvinden, zoals bijvoorbeeld het plaatsen van een krantenkiosk of tankstation?

De voorzitter: Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert: In 1998 werden de resultaten van een behoefteanalyse voor de aanleg van carpoolparkings operationeel. Er werd een raming gemaakt van het potentieel aantal te verwachten gebruikers van deze parkings. Bij deze raming werd ook rekening gehouden met een stijging van het aantal carpoolers. Het is dan ook niet meer dan normaal dat de bezettingsgraad op dit ogenblik nog geen 100 percent bedraagt.

Het komt er nu op aan om carpoolen te stimuleren zodat de bezettingsgraad toeneemt. Er werden een aantal maatregelen naar voren geschoven om deze

parkings attractiever te maken. Het gaat vooral om de veiligheid, zoals het plaatsen van een omheining en van een degelijke openbare verlichting, het plaatsen van een telefooncel of praatpaal, de mogelijkheid tot sociale controle, de bereikbaarheid voor fietsers en openbaar vervoer, en een degelijke bewegwijzering. De parking dient steeds zowel van op afstand als ter plaatse duidelijk te worden aangegeven. Ook netheid en groenvoorziening dragen bij tot het imago en de sfeer van de parking, naast degelijke fiets – en parkeervoorzieningen en wachtgelegenheden.

Er werd een inventaris gemaakt van de bestaande uitrusting. De ontbrekende noodzakelijke uitrusting wordt in de toekomst aangebracht. Overal wordt in degelijke verlichting en een praatpaal voorzien tegen eind 2000. In de andere uitrusting wordt voorzien tegen uiterlijk voorjaar 2001. Bij de nieuwe realisaties wordt onmiddellijk elke noodzakelijke uitrusting geplaatst.

Het bestaan en de inplanting van de carpoolparkings wordt via diverse kanalen kenbaar gemaakt, bijvoorbeeld via het tijdschrift 'Uitweg' van de administratie Wegen en Verkeer. Er werd ook contact opgenomen met de diverse uitgevers van wegenkaarten om hen te overhalen de carpoolparkings op hun kaarten te vermelden. Er wordt eveneens overwogen om alle informatie over carpoolparkings via de website van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap ter beschikking te stellen.

De aanwezigheid van krantenkiosken en dergelijke, biedt een meerwaarde vanuit het oogpunt van veiligheid en sociale controle. Anderzijds mogen dergelijke inrichtingen niet te veel beslag leggen op de parkeercapaciteit voor de carpoolers. De inplanting van tankstations en winkelcomplexen op carpoolparkings lijkt me daardoor minder aangewezen. Ook zijn dergelijke inrichtingen niet altijd verenigbaar met de bestemmingen waarin voorzien op het gewestplan.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 11.40 uur.*