

GR van 22 mei, Antwoord van Kristien Vanhaverbeke, schepen van Mobiliteit

Groen stelde de afgelopen GR na een lange inleiding 9 vragen mbt de plannen voor een Park & Ride in Lot. Ik denk dat we er allemaal over eens zijn dat betere mobiliteit enkel maar mogelijk is als er een beter gebruik is van het OV. En dat daarvoor parking moet gecreëerd worden voor fiets en wagen. **Combimobiliteit dus**. Ik was dan ook verheugd toen Vlaams minister Weyts in mei vorig jaar aankondigde dat de Vlaamse overheid zal investeren in deze parkings.

Om het heel duidelijk te stellen: dit is een initiatief van de Vlaamse overheid, en zit nog volledig in een studiefase. Ik zou heel graag concrete antwoorden willen geven, maar die zijn er nog niet.

Onze administratie heeft echter wel de moeite genomen om de vragen te bekijken en waar mogelijk antwoorden te geven, waarvoor dank.

Ik lees ze hieronder voor, en bezorg ze ook aan de pers en aan de fractievoorzitters.

Vraag 1: Op basis van welke studie/ inzicht is de behoefte van **250 wagens** in **Lot** naar voor geschoven?

Vraag 4: Waarom wordt een **gestapelde oplossing** niet overwogen?

Vraag 5: Waarom wordt in de oefening voor het vinden van een goede **locatie** voor deze stationsparking in Lot geen rekening gehouden met de te verwachten stromen? Is het criterium snelheid belangrijker dan de ruimtelijke kwaliteiten in de dorpskern te bewaken? Waar is de ambitie inzake leefbaarheid/ruimtelijke kwaliteiten van de gemeente?

Vraag 5: Is er intussen reeds uitsluitsel betreffende de compatibiliteit met de plannen van de **Vlaamse Waterweg** voor de optie naar voor geschoven door de Vlaamse overheid?

Vraag 6: Meent de Vlaamse overheid echt, dat ondanks dat zijzelf onthardingsprojecten stimuleert, dat een parking (grote geasfalteerde vlakte) kan gerealiseerd worden in **overstromingsgevoelig landbouwgebied**? Welk is het standpunt van de gemeente hierover?

Vraag 1 + 4 + 5 + 6:

De inrichting van de P+R parking te Lot betreft een bovengemeentelijk initiatief.

Het aantal parkeerplaatsen werd door de hogere overheid begroot, zonder betrokkenheid van het lokaal bestuur.

Het is aangewezen om zich tot de initiatiefnemer van het project te wenden.

Op gemeentelijk niveau werd tijdens de vorige legislatuur in het eindrapport van BUUR de Wonitrol-site voorgesteld als parkeerzone op de korte termijn.

Dit voor ca. 55 auto's en gekoppeld aan een heropwaardering van de stationsomgeving.

Dit parkeercijfer werd begroot in functie van het bestaand aantal parkeerplaatsen in de stationsomgeving.

Ik geloof in alle eerlijkheid dat de buurt in Lot wel vermindering van de parkeerdruk kan gebruiken.

Eindelijk wordt er werk gemaakt van meer parkeerruimte en een beter aansluiting op het OV. Dit kan een heropleving van de buurt betekenen, wat mij meer dan nodig lijkt. Over de oppervlakte en de aantal plaatsen zijn we nog in gesprek. Er wordt zeker de nodige aandacht besteed aan waterdoorlaatbaarheid en groen. Allemaal positief dus!

Vraag 2: Waarom concentreert het project zich op het **station van Lot** en worden de stations van **Beersel en Huizingen** buiten beschouwing gelaten in dit project voor capaciteitsuitbreiding pendelparkeren?

Vraag 2: De focus van de hogere overheid op de stationsomgeving van Lot kan best nagevraagd worden bij de initiatiefnemer van het project. Het is natuurlijk wel zo dat het station van Lot een drukke as is voor het OV met de trein en de bus vooral naar Brussel. Op gemeenteniveau wordt eveneens aandacht besteed aan de stationsomgeving van Huizingen en Beersel. Dit projectgebied bevindt zich nog in voorstudiefase.

Vraag 3: Wie **financiert** dit project en wat omvat de financiering precies? Begrijpen we goed dat de gemeente de grond zal aankopen en ook de exploitatie op zich zal nemen?

Vraag 3: De gemeente staat alvast niet in voor de financiering bij de aankoop. Het eventuele beheer tijdens de exploitatie dient nog bekeken te worden op ogenblik dat de realisatie van een P+R parking voldoende zeker is.

Vraag 7: Hoever staat het met de studie voor de site ter hoogte van het rondpunt Zennestraat en hoe verhoudt deze optie zich met de plannen voor de nieuwe **ontsluiting van het industrieterrein Laekebeek?**

Vraag 7: De ontsluiting van het industrieterrein Laekebeek is nog in studiefase en kadert in het strategisch project Zennevallei. Dit project omvat een volledige herinrichting van oa. de stationsomgeving van Lot en de buurt daarrond, en sluit volledig aan met onze wens om de dorpskernen leefbaarder te maken.

Vraag 8: In hoeverre wordt dit project gekoppeld aan een **verbetering van de fietsinfrastructuur naar het station van Lot** in het bijzonder de Beerselstraat met op – en afrittencomplex, zodoende het aantal auto's te verminderen? Zijn hier ook middelen beschikbaar op Vlaams niveau?

Vraag 8: De verbetering van de fietsinfrastructuur ter hoogte van het op- en afrittencomplex is opgenomen in de studie naar een alternatieve ontsluiting voor de industriezone Laekebeek. Het financiële luik volgt op de tracékeuze dewelke nog niet eenduidig is vastgelegd. Voor wat betreft de beschikbare middelen op Vlaams niveau is het aangewezen om contact op te nemen met de bevoegde diensten.