

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2000-2001

7 december 2000

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Jacques Devolder tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bestemming van de N31

Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, over de stand van zaken in het dossier Zaventem

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersonveilige toestand op de N9 te Eeklo

Vraag om uitleg van de heer Wilfried Aers tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de nieuwe stadstrams in Antwerpen en Gent

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 7 december 2000

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.07 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Jacques Devolder tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bestemming van de N31

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Devolder tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bestemming van de N31.

De heer Devolder heeft het woord.

De heer Jacques Devolder : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 24 oktober jongstleden vond in Brugge een voorlichtingsvergadering plaats over de stedenbouwkundige herinrichting van de N31 op het grondgebied van Brugge. Deze vergadering werd door de regionale pers als een klucht beschouwd. Het publiek kreeg immers niet alleen een toelichting bij de voorgelegde plannen, maar werd eveneens en totaal onverwachts geconfronteerd met een alternatief plan.

Het stadsbestuur van Brugge had dat tweede plan al enkele dagen eerder ontvangen, maar dit bleek op enkele belangrijke onderdelen te verschillen van het alternatief plan zoals het op de informatievergadering werd toegelicht. De woordvoerders op de infovergadering hadden het over een spijtig misverstand : ik noem het echter een blunder.

Essentieel blijven echter de plannen zelf. Klopt het dat het alternatief plan, waarbij een gedeelte van de N31 tussen de Witte Molenstraat en de Legeweg volledig in een sleuf zou worden aangelegd, werd

opgemaakt op vraag en aandringen van de minister, zoals op de vergadering werd meegedeeld ? Zo ja, wat waren dan de motieven en waarom werd aangedrongen op een alternatief plan nadat het eerste plan reeds was besproken door het Brugse stadsbestuur ? Daarbij was er overleg tussen de stedelijke meerderheid en de stedelijke oppositie.

Hoe motiveert de minister verder de beslissing om, zoals meegedeeld op de infovergadering, de werken ten vroegste in 2003 te laten uitvoeren ? Men wil de stad Brugge, die in 2002 Europese Culturele Hoofdstad is, immers niet met grote bouwwerven opzadelen. De werkzaamheden aan de N31 zijn echter ver genoeg verwijderd van de Brugse stadskern om de werking van Brugge als Europese Culturele Hoofdstad niet negatief te beïnvloeden. Ik ontken niet dat er geen problemen zullen zijn, gezien het drukke havenverkeer. Een goede fasering van de werken en een goede omleiding moeten deze problemen echter kunnen opvangen. Als de werken niet worden uitgevoerd in 2003, wordt het geld dan overgedragen naar andere posten of regio's ? In onze streek is er heel wat dringend werk, zoals bijvoorbeeld de afrit in Torhout.

Het alternatief plan met de N31 in sleufvorm zou aanzienlijk duurder uitvallen dan het eerste plan. Kent de minister reeds precieze bedragen over deze meerkost ? Zal de begroting in die zin worden aangepast of zullen de werken opnieuw worden uitgesteld ? De problematiek met de N31, die de dorpskernen van de Brugse deelgemeenten Sint-Andries en Sint-Michiels middendoor klieft, duurt nu al ongeveer 30 jaar. De tijd is dan ook rijp om deze ondubbelzinnige plannen, die zijn onderworpen aan een brede consensus, aan te vatten. Voor Brugge zelf is het belangrijk dat gemengd verkeer mogelijk is.

De voorzitter : Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, wij waren wel verheugd met het tweede plan en de sleuf. We zouden wel graag duidelijkheid hebben over het verloop van de procedure. Die is tot nu toe vrij onduidelijk. We zijn het eens met de stelling van de heer Devolder dat de werken hoogdringend zijn.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, ik ben verheugd dat er een consensus bestaat over dit dossier. Het ontwerp dat aanvankelijk door het studiebureau, in samenwerking met de begeleidingsgroep, werd opgemaakt, was kwalitatief dermate uitgewerkt dat het op een hoorzitting aan de bevolking kon worden voorgelegd.

Om evenwel maximale input te geven aan de MER-studie, die aansluitend op de stedenbouwkundige studie moet worden opgemaakt, achtte ik het opportuun om de bevolking eveneens kennis te laten maken met een verdergaande oplossing via de aanleg van de N31 in sleuf, tussen de Astridlaan en de Legeweg. Gelet op de op til zijnde gemeenteraadsverkiezingen kon deze tweede optie niet meer worden besproken met het zetelende college van burgemeester en schepenen. Van zodra het nieuwe college is geïnstalleerd, zal het overleg hierover met het stadsbestuur vanzelfsprekend worden verdergezet. Uit de hoorzittingen is ondertussen gebleken dat de bevolking de voorgestelde sleufversie in elk geval bijzonder gunstig gezind is.

Omdat nog een MER-studie moet worden opgemaakt vooraleer met de opmaak van technische uitvoeringsplannen kan worden gestart, kan een eerste aanbesteding niet vroeger dan medio 2002 gebeuren. Dit heeft tot gevolg dat de werken begin 2003 kunnen worden gestart. Aangezien de N31 een belangrijke functie heeft inzake de ontsluiting van Brugge van en naar het hoofdwegennet, is het wel degelijk van groot belang om deze werken niet te laten plaatsvinden op het ogenblik dat de stad Brugge fungeert als culturele hoofdstad. Dit is trouwens ook de wens van het stadsbestuur van Brugge. Het Vlaams Gewest ziet geen enkele reden om in te gaan tegen deze wens van de lokale overheid.

Brugge wordt niet benadeeld. We houden rekening met de vraag van het stadsbestuur. Indien het de werken wil uitstellen en daar een motivatie voor geeft, dan zou het ongehoord zijn dat de minister daar tegenin gaat. De tweede optie zal een zekere

meeruitgave betekenen. Exacte cijfers hieromtrent kunnen pas worden gegeven na de beëindiging van de MER-studie, nadat alle randvoorwaarden voor uitvoering zijn bepaald. Verwacht wordt dat deze meeruitgave beperkt zal blijven, aangezien de te ondertunnellen kruispunten dicht bij elkaar liggen in een centrale zone. Op lange termijn kan eraan worden gedacht om de sleuf over beperkte afstand te overdekken waardoor op stedenbouwkundig vlak een belangrijke meerwaarde gerealiseerd zou kunnen worden.

Nadat de MER-studie beëindigd is, zal een definitieve keuze gemaakt worden over de uitvoeringsmodaliteiten voor de ombouw van de N31. Mijnheer Devolder, we delen uw visie over het gemengd verkeer.

De voorzitter : De heer Devolder heeft het woord.

De heer Jacques Devolder : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik blijf erbij dat er op het vlak van de communicatie een fout werd begaan. Ik heb me daarover zelf bij het Brugs stadsbestuur geïnformeerd. Als men een tentoonstelling organiseert, plannen uithangt en men een debat met het publiek wil uitlokken, dan moet de nieuwe optie daar ook te vinden zijn.

Ik heb niet gezegd dat ik ongelukkig ben met de sleuf. Die zal de geluidsoverlast immers plaatselijk beperken. De betrokkenen zijn daar gelukkig mee. Ik besef dat het moeilijk is om nu reeds een zicht te hebben op de meerkost. Die mag echter niet tot gevolg hebben dat de werken opnieuw worden uitgesteld. Het gaat om een zeer belangrijke ontsluitingsweg die door het steeds drukker wordend havenverkeer wordt gebruikt. Indien men de werken blijvend op de lange baan schuift, zullen de problemen zich opstapelen.

Mijnheer de minister, het verheugt me dat u stelt dat men het gemengd verkeer moet behouden. Dat is zeer belangrijk.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, over de stand van zaken in het dossier Zaventem

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bex tot de heer Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, over de stand van zaken in het dossier Zaventem.

Minister Stevaert zal antwoorden in de plaats van minister-president Dewael.

De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik zou graag weten hoever men staat met het dossier-Zaventem. De bestendige deputatie van Vlaams-Brabant heeft een brief geschreven waarbij sprake is van het bundelen van de krachten om de geplande beslissingen in concrete realisaties om te zetten.

Mijn vraag kan misschien vandaag nog niet worden beantwoord. De mobiliteitsstudie van de provincie Vlaams-Brabant omvat een correctie op het GEN-programma. Zaventem is hierin uiteraard een belangrijk punt. De NMBS blijft onduidelijk over het al dan niet snel realiseren van de spoorontsluiting van de luchthaven. Hoewel men de omwonenden reeds lang belooft dat men zal optreden inzake geluids- en andere hinder, voelen heel wat mensen zich nu gepasseerd door de aankondiging van nieuwe investeringen in de luchthaven.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken in dit dossier ? Hoe zit het met de krachtenbundeling die in de brief van de bestendige deputatie van Vlaams-Brabant wordt aangehaalde ? Is het mogelijk om het Vlaams Parlement in de toekomst op de hoogte te houden van de evolutie van dit belangrijk dossier ?

De voorzitter : De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de Vlaamse regering heeft in oktober 2000 een beslissing genomen over de milieuvergunning van de luchthaven van Zaventem. Ik heb deze nacht echter weer aan de ministers Durant en Dua gedacht. (*Gelach*)

Een jaar geleden werd een verbod op de nachtvluchten aangekondigd. Minister Dua heeft in oktober 2000 echter verklaard dat ze nog 25.000 nachtvluchten per jaar wil toestaan. Dit betekent dat de omwonenden nog steeds 68 vliegtuigen per nacht zullen horen overvliegen. Tegen 2003 zal het geluid van die vliegtuigen wel van 90 tot 80 decibel

worden teruggebracht. De mensen in de regio stellen zich echter grote vragen bij de uitvoering van het bereikte akkoord.

Ik wil het eerst even over de geluidsproblematiek hebben. Ik heb zelf bouwplannen. Aangezien ik trouw blijf aan mijn eigen regio, blijf ik evenwel in Sterrebeek wonen. Er is reeds lang sprake van premies tussen de 25 en de 75 percent voor de verhoogde geluidsisolatie van woningen in de contourzones tussen 55 en 70 decibel. Deze premie zou 75 percent bedragen voor de zone tussen 65 en 70 decibel, 50 percent voor de zone tussen 60 en 65 decibel en 25 percent voor de zone tussen 55 en 60 decibel.

Inzake de ontsluiting van de luchthaven zie ik geen enkele vooruitgang. De Vlaamse regering heeft vorig jaar grootse verklaringen afgelegd. De beslissing van de ministerraad van 12 februari 2000 is ondertussen ook al tien maanden oud. Hoe zit het hiermee ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik zal eerst een beetje achtergrondinformatie geven. De federale regering heeft op 11 februari 2000 een reeks beslissingen genomen om de door nachtvluchten veroorzaakte geluidshinder tegen het midden van 2003 te verminderen en om de luchthaven via aangepaste spoor- en busverbindingen en via een verbeterde weginfrastructuur beter bereikbaar te maken.

De geluidswerende maatregelen omvatten een verbod op het gebruik van verouderde, lawaaierige vliegtuigtypes voor nachtvluchten vanaf het midden van 2003, een aanpassing van de landings- en vertrekprocedures, het bouwen van geluidswallen op de luchthaven en, ten slotte, het isoleren of ont-eigenen van woningen in de kritische geluidscourzones rond de luchthaven.

De verbetering van de bereikbaarheid van de luchthaven omvat de aanleg van twee, via de E19 en de E40 bereikbare afstandsparkings, de spoorverbinding met de luchthaven via de trajecten Brussel-Luik en Brussel-Antwerpen en de realisatie van een aantal nieuwe buslijnen door De Lijn Vlaams-Brabant.

De federale overheid heeft een aantal werkgroepen opgericht. In de werkgroep vliegprocedures verkondigt de Vlaamse regering het standpunt dat de spreiding van het nachtlawaai veroorzaakt door de aanpassing van de aanvlieg- en vertrekprocedu-

Stevaert

res niet mag leiden tot een ongelijkheid van de geluidshinder voor de bewoners van het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het lawaai van de vliegtuigen mag geen nieuwe burgers hinderen.

De minister-president heeft in een recent schrijven aan premier Verhofstadt nog aangedrongen op een overleg tussen de gewesten en de federale regering. Het opstarten van dit zeer specifieke overleg is een dringende zaak.

Wat de toegankelijkheid van de luchthaven en de ontsluiting via het openbaar vervoer betreft, is op hoog niveau een GEN-werkgroep met een bijkomende opdracht gelast. Deze werkgroep, die een aantal subwerkgroepen omvat, heeft op 12 oktober 2000 voor de laatste maal vergaderd. De conclusies van de werkgroep zijn aan de federale minister van Mobiliteit overgemaakt. Er was op dat ogenblik evenwel nog geen sprake van een akkoord tussen de federale overheid en de gewesten. Het verdere overleg hiervoor gebeurt in de schoot van het Interministerieel Comité voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie.

Inzake toegankelijkheid heeft de Vlaamse regering op 25 juli 2000 zijn standpunt terzake voor het overleg met de federale regering bepaald. Dit standpunt is gebaseerd op de volgende kernpunten.

De beslissingen over oplossingen voor de mobiliteitsproblematiek rond de luchthaven moeten het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen respecteren.

De ontsluiting van de luchthaven mag in het kader van het GEN niet enkel gebeuren door middel van voorstadstreinen van en naar Brussel, maar moet ook en vooral kaderen in een totaalvisie voor de ontsluiting van de luchthaven en de gehele zone daarrond vanuit heel Vlaanderen. Naast voorstadstreinen krijgen ook buslijnen vanuit de Brusselse Rand en het centrum een belangrijke rol toebedeeld, soms door snelbusdiensten.

De verbinding van de spoorlijnen 25 en 36 via de luchthaven dient ook een in beperkt aantal directe HST's, gericht op een specifiek luchthavengeoriënteerd reizigerscliënteel, te voorzien, terwijl via de grote assen van het spoorwegnet rechtstreekse IC-treinen vanuit Antwerpen, Oostende, Kortrijk en Genk naar de luchthaven moeten rijden.

De ontsluiting vanuit de E19 en de E40 naar de afstandsparkings aan de luchthaven via nieuwe primaire wegen mag geen verbinding tussen de E19 en de E40 mogelijk maken. Deze ontsluiting is qua timing ook gebonden aan de verbetering van de ontsluiting via het openbaar vervoer.

Minister Van Mechelen, die bevoegd is voor Ruimtelijke Ordening, is begonnen met het opstellen van ruimtelijke uitvoeringsplannen die de geplande spoorwegtracés mogelijk moeten maken. Ikzelf, als bevoegde minister voor Mobiliteit en Openbare Werken, werk aan een aantal begeleidende maatregelen voor de ontsluiting van Zaventem die samen met de realisatie van het GEN moeten worden uitgevoerd. Bovendien heb ik opdracht gegeven aan de administratie om de studie over het GEN, uitgevoerd in opdracht van de provincie Vlaams-Brabant en waarin de ontsluiting van de luchthaven uiteraard ook een belangrijke rol speelt, te analyseren en te toetsen aan het hoger geciteerde Vlaamse standpunt.

De rechtstreekse spoorontsluiting van de luchthaven vanuit Leuven/Luik, via de zogenaamde bocht van Nossegem, is in uitvoering. De spoorverbinding van de luchthaven naar Antwerpen zal ten vroegste klaar zijn in 2010.

Er is nog geen concreet zicht op de financiering van de isolatie of onteigeningskosten voor woningen binnen de kritische geluidscontourzone van 55 tot 70 decibel Laeq per nacht omdat deze zone nog verder moet worden aangepast in functie van de resultaten van de nieuwe vertrek- en naderingsprocedures. (*Opmerking van de heer Eric Van Rompuy*)

Een deel van de financiering zal moeten komen uit verhoogde landingstaksen volgens de geluidscategorie van de vliegtuigen.

De totaalcost van deze operatie is momenteel nog moeilijk te schatten. Die zal echter aanzienlijk zijn, maar gezien het federale aspect van de luchthaven is het standpunt van de Vlaamse regering dat hiervoor bijkomende federale financiële middelen moeten worden vrijgemaakt. De aanleg van geluidswallen is in volle uitvoering en is aan de kant van Steenokkerzeel reeds gerealiseerd.

Tot besluit kan ik nog meedelen dat de Vlaamse minister van Leefmilieu op 29 september 2000 in het kader van Vlarem de luchthavenexploitant BIAC een milieuvergunning heeft afgeleverd.

Stevaert

Ik heb hier nog een blad met technische details voor mij liggen, maar ik zal u daar voorlezing van besparen.

De voorzitter : De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. Toch zullen we dit dossier blijven opvolgen, want eigenlijk is mijn vraag niet helemaal beantwoord.

Als u zegt dat alle krachten uit de regio gebundeld zullen worden om concreet werk te maken van de beslissing, dan is mijn vraag naar welke krachtenbundeling we precies gaan en hoe we vanuit de regio meer dynamiek in dit dossier teweeg kunnen brengen. Uit uw antwoord blijkt immers dat heel wat problemen veroorzaakt worden door het feit dat het tegelijkertijd om een federale en gewestbevoegdheid gaat.

De hele streek is vragende partij voor oplossingen, niet alleen voor de problemen die zonet door de heer Van Rompuy werden aangehaald, maar ook voor de verdere leefbaarheid van deze voor Vlaanderen bijzonder belangrijke poort. Als we er niet voor zorgen dat deze luchthaven haar dynamiek kan behouden en als we niet snel ingrijpen, zou het wel eens kunnen dat zij op de markt aan kracht verliest en door concurrerende luchthavens uitgespeeld wordt omdat die beter bediend worden en beter gesitueerd zijn.

Daarom herhaal ik nogmaals mijn vraag hoe we de krachten zullen bundelen om al die bevoegdheidsconflicten zo veel mogelijk te vermijden en uiteindelijk vooruitgang te boeken in dit dossier.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersonveilige toestand op de N9 te Eeklo

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Holemans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en

Energie, over de verkeersonveilige toestand op de N9 te Eeklo.

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de minister, Vlaanderen telt helaas nog heel wat onveilige gewestwegen, waaronder de E9. Er werden dienaangaande reeds maatregelen aangekondigd voor het traject ter hoogte van Gent, maar mijn vraag van vandaag handelt in het bijzonder over de onveiligheid van deze gewestweg ter hoogte van Eeklo.

De lokale bevolking heeft reeds herhaaldelijk geprotesteerd tegen die onveilige verkeerssituatie. Eeklo beschikt bovendien nog niet over een mobiliteitsplan. Dit valt te betreuren, maar het kan geen excuus zijn om de noodzakelijke werken niet uit te voeren.

Enerzijds liggen aan de N9 achtereenvolgens een aantal locaties en activiteiten die veel autoverkeer genereren. Anderzijds heeft de N9 een belangrijke doorgangsfunctie zodat een aangepaste weginfrastructuur nodig is. Die is er op dit ogenblik niet. De belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid zijn overdreven snelheid, gevaarlijke oversteekplaatsen voor voetgangers, onoverzichtelijke kruispunten en onveilige fietsstroken. Het is vooral de zwakke weggebruiker die hiervan de dupe is.

Zware infrastructurele ingrepen moeten volgens een planning gebeuren, in het kader van de objectivering van de noden. Daar heb ik echter vertrouwen in. Ik wil de minister wel vragen na te gaan of op korte termijn een aantal maatregelen mogelijk zijn die budgettair niet te zwaar wegen, maar die de situatie, zeker voor de zwakke weggebruiker, sterk kunnen verbeteren. Ik doe een aantal concrete suggesties.

Het versmallen van de rijstroken zou het mogelijk maken de fietspaden te verbreden. Indien dit niet kan, is een minimale maatregel het rood accentueren van de fietspaden. Een tweede maatregel is het veiliger maken van zebrapaden door het plaatsen van accentverlichting. Ten derde is het mogelijk om voor de Gentsesteenweg het aantal rijstroken terug te brengen van vier tot twee, met afslagstroken voor afdraaiend verkeer. Zo kan de snelheid van het inkomend verkeer worden gereduceerd. De recente herschildering van de gewestweg N410 bewijst dat dit mogelijk is. Tot slot is een andere regeling van de verkeerslichten, met een langere oversteektijd voor voetgangers en een voorsorteerstrook voor fietsers, een maatregel die op korte ter-

Holemans

mijn kan worden genomen en die de veiligheid van de zwakke weggebruiker zal verhogen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik wil eerst even ingaan op uw inleiding voor ik een antwoord geef op uw concrete vragen. Uw vraag wekt immers de indruk dat het mobiliteitsconvenant de aanpak van onveilige verkeerssituaties zou vertragen. Dit is niet correct. Heel wat ingrepen, waaronder die waarvoor u vragende partij bent, zijn niet gekoppeld aan het afsluiten van een projectbijakte bij het mobiliteitsconvenant. Het aanpassen van de weginrichting door middel van wegmarkeringen, het behandelen van fietsstroken met een rode slemlaag, het plaatsen van verkeerslichten en accentverlichting ter hoogte van voetgangersoversteekplaatsen zijn stuk voor stuk maatregelen die eenvoudig kunnen worden uitgevoerd na een gunstige beslissing van de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid. Ook de beperkte aanpassingswerken aan kruispunten met het oog op de verbetering van de verkeersveiligheid kunnen worden uitgevoerd na een gunstige beslissing van deze Commissie. Deze beslissingen kunnen dus zonder bijakte uitgevoerd worden.

Het uitvoeren van ingrijpende infrastructuurwerken die de volledige heraanleg van de doortocht behelzen, is echter wel gekoppeld aan het afsluiten van een bijakte. We zullen in de toekomst een voorstel doen om dit decretaal te verankeren. Gelet op de inspanningen van het Vlaams Gewest worden er ook flankerende maatregelen verwacht van de lokale overheid. Dit ondersteunend beleid van de lokale overheid wordt nu juist vastgelegd in het kader van een bijakte bij het mobiliteitsconvenant.

Wat uw concrete vragen betreft, kan ik u het volgende antwoord geven. De huidige rijwegindeling bestaat uit twee rijstroken van 3,5 meter, een fietsstrook van 1,5 meter en een parkeerstrook van 2,5 meter. Wat het versmallen van de rijstrook betreft, meent de Administratie Wegen en Verkeer dat een oplossing op lange termijn meer aangewezen is. Een fietspad tussen de parkeerstrook en het voetpad is ook niet zonder gevaar. Zo bestaat er steeds een reëel gevaar voor openslaande portieren door medepassagiers. De aanpassing van de weginrichting en de eventuele omwisseling van de fiets- en parkeerstrook moet worden bekeken in het kader van een volledige herinrichting van de gewestweg N9. De accentuering van de fietspaden kan best

worden besproken op de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid, alsook de aanvraag voor accentverlichting ter hoogte van de oversteekplaatsen.

Als het stadsbestuur vragende partij is voor het inrichten van een verlichte voetgangersoversteekplaats door middel van een bijzondere accentverlichting, kan het een aanvraag indienen bij de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid die dergelijke aanvragen beoordeelt.

In 1995 werd aan het stadsbestuur van Eeklo een ontwerpplan voorgelegd om de doortocht te veranderen van tweemaal twee rijstroken naar tweemaal één rijstrook met op elk belangrijk kruispunt één rijstrook voor het doorgaand verkeer, één rijstrook voor linksaffers en één rijstrook voor rechtsaffers. Over de volledige lengte van het ontwerpplan was voorzien in een van de rijweg gescheiden fietsstrook van 2 meter breed. Ter hoogte van elke aansluiting van een zijstraat zou er ook een middenberm komen van 5,5 tot 7 meter breed. Bij de handelaars van Eeklo was er hevig verzet tegen het plan, dat werd afgewezen als niet uitvoerbaar.

Een vergelijking met de N410 gaat niet op omdat er op de N410 relatief weinig verkeer is. Als het stadsbestuur vragende partij is voor een aanpassing van de verkeerslichtenregeling, kan het een aanvraag indienen bij de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid die de aanvraag zal beoordelen. Ik kan u echter nu reeds mededelen dat de oversteektijden ruim berekend zijn.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Ik wilde met mijn vraag zeker niet de indruk wekken dat mobiliteitsconvenants verdragend zouden werken, maar het recente budget voor fietspaden is toch gelinkt aan een mobiliteitsplan.

Als ik u goed heb begrepen, schuift u – waarschijnlijk heel terecht – een deel van de verantwoordelijkheid door naar het gemeentebestuur, dat in het verleden een plan in het kader van de bescherming van de zwakke weggebruiker niet heeft verdedigd en te weinig voorstellen doet bij de Provinciale Commissie. Ik zal er bij de gemeente op aandringen dat ze terzake actiever wordt.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Wilfried Aers tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de nieuwe stadstrams in Antwerpen en Gent

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Aers tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de nieuwe stadstrams in Antwerpen en Gent.

De heer Aers heeft het woord.

De heer Wilfried Aers : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het probleem dat ik aanhaal is niet nieuw. Het is echter belangrijk genoeg om er even dieper op in te gaan. De lagevloertrams zijn zeker een grote verbetering voor de ouderen, aangezien die nu gemakkelijker kunnen op- en afstappen. Jammer genoeg is dit tot op heden het enige positieve punt.

Volgens het gemeenschappelijk vakbondsfront ACOD-CCOD staan de nieuwe trams sinds de aankoop meer in de herstelplaatsen dan op de sporen. In Antwerpen zou er tijdens het afgelopen jaar welgeteld één dag zijn geweest waarop veertien van de achttien stellen effectief op de baan waren. Het gemeenschappelijk vakbondsfront en de kranten spreken van metalen en kunststoffen dakpannen die loskomen en wegvliegen. Er zou zelfs reeds een deur uit de tram zijn gevallen. In Gent zou een meeloopwagen zijn ontspoord. Verscheidene personeelsleden van De Lijn bevestigen deze verhalen. Bij zware tegenwind buigen de zijspiegels krom. Er komt water in de batterijen. De reizigers vinden soms losgerukte stukken van de stuurinrichting tussen de tramsporen. De vakbonden maken zich ernstig zorgen. De directie van De Lijn wuift de opmerkingen weg en spreekt over – langdurige – kinderziektes.

Mijnheer de minister, de vakbonden hebben er geen enkel belang bij om in deze zaak te liegen of te overdrijven. Klopt het dat Antwerpen volgend voorjaar dertien en Gent tussen 2002 en 2004 zeventien van dezelfde trams krijgt ? Zullen die dezelfde gebreken vertonen ? Kunt u me verzekeren dat De Lijn voor deze problemen geen frank moet betalen ? Krijgt ze een vergoeding van de leverancier voor de dagen dat de trams wegens panne niet

kunnen uitrijden ? Is men met de leverancier overeengekomen dat hij alle kosten voor langdurige en ernstige kinderziektes voor de trams die tijdens de volgende jaren worden geleverd op zich neemt ? Is dat reeds het geval voor de geleverde trams ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, de heer Aers is samen met de vakbonden bekommerd over de nieuwe trams in Antwerpen. Tussen 15 mei 1997 en 15 mei 2000 werden door de Vlaamse Vervoermaatschappij, gespreid over vijf loten, 45 lagevloertrams besteld bij Siemens. Hierbij waren 31 eenrichtingstrams voor Antwerpen en 14 tweerichtingstrams voor Gent.

De bestelde voertuigen worden momenteel door Siemens geleverd. Op 13 oktober 1999 werd het eerste voertuig door de Vlaamse Vervoermaatschappij opgeleverd en in dienst gesteld. Op dit ogenblik beschikt de vervoermaatschappij voor haar exploitatie over 17 eenrichtingstrams en 7 tweerichtingstrams.

De eerste van deze grotendeels nieuw ontwikkelde trams vertoonden enkele kinderziektes. De Vlaamse Vervoermaatschappij heeft de leverancier hier steeds op gewezen en ervoor gezorgd dat hij zijn verantwoordelijkheid niet kan ontlopen. De leverancier heeft zich steeds aan de voorwaarden gehouden, en heeft reeds verscheidene problemen verholpen of is ermee bezig. De kosten hiervoor vallen integraal te zijnen laste.

De Vlaamse Vervoermaatschappij past alle in het lastenboek voorziene clausules voor waarborg en bedrijfszekerheid toe, en legt de leverancier boetes op bij niet naleving van de afspraken.

Op dit ogenblik loopt er een nieuwe prijsaanvraag voor de levering van 47 lagevloertrams, bestaande uit 30 eenrichtingstrams voor Antwerpen en 17 tweerichtingstrams voor Gent. De ervaring met de lopende bestelling wordt nog dagelijks uitgebreid, en wordt gebruikt voor de nieuwe prijsaanvraag.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 10.48 uur.*