

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



Zitting 1999-2000

27 april 2000

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Eddy Schuermans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het onderbouwen van de professionele verkeerswereld met een dagopleiding verkeerskunde

Vraag om uitleg van de heer Walter Vandenbossche tot de heer Bert Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Brusselse Aangelegenheden en Ontwikkelingssamenwerking en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toekomst van "De Lijn-site" in Kuregem

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Openbaar Onderzoek Mobiliteitsplan Metropool Rijsel en het overleg met het Vlaams Gewest

Vraag om uitleg van de heer Bart De Smet tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de fiets- en voetgangersbruggen over de Dijle en de Nete te Rumst

Vraag om uitleg van de heer Dirk De Cock tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de N16 en de toestand van de Scheldebrug

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 27 april 2000

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Eloi Glorieux

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.08 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Eddy Schuermans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het onderbouwen van de professionele verkeerswereld met een dagopleiding verkeerskunde

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Schuermans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het onderbouwen van de professionele verkeerswereld met een dagopleiding verkeerskunde.

De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik hoef geen uitgebreid betoog te houden om aan te geven dat mobiliteit een actueel thema is. Onze fractie heeft gisteren nog een initiatief genomen in het kader van de mobiliteitsplanning. Dit thema is echter belangrijk op alle bestuursniveaus, zowel op federaal als op lokaal niveau.

Ondanks de aandacht en de middelen die aan mobiliteit worden besteed – hoofdzakelijk aan infrastructuur – zijn er geen vergelijkbare inspanningen in Vlaanderen voor opleiding en vorming om de professionele verkeerswereld uit te bouwen met wetenschappelijke deskundigheid. Een onderzoek uit de vorige legislatuur toont aan dat Vlaanderen op dat vlak een witte vlek is binnen Europa. In Nederland heeft men al 15 tot 20 jaar ervaring met de opleiding Verkeerskunde. In Vlaanderen bestaan enkele initiatieven zoals het samenwerkingsver-

band met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde en een aantal universiteiten. Daarbij wordt, los van statuut of diploma, een en ander aangeboden tegen een hoge intekenprijs en kent het zodoende niet veel succes. Op de Hogeschool voor Verkeerskunde op de campus in Diepenbeek wordt deze opleiding ondergebracht bij het onderwijs voor sociale promotie, kort leerplan.

Voornoemd onderzoek wijst erop dat een dergelijke opleiding belangrijke mogelijkheden biedt op de Vlaamse arbeidsmarkt. Er is nood aan generalisten die van verkeerskunde een algemene opleiding kunnen maken, die kan worden aangeboden binnen het kader van een opleiding op academisch niveau. Voor diegenen die reeds over een bepaalde professionele vaardigheid beschikken, kan deze opleiding in een postgraduaat worden aangeboden. Ook in de lagere onderwijsniveaus zou deze specialisatie moeten worden opgenomen.

Misschien bent u van oordeel dat deze vraag veel eerder moet worden gesteld aan de minister van Onderwijs. Als voorbereiding op de evaluatie van het hogeschooldecreet met het moratorium dat daaraan vasthangt, lijkt het me zinvol vanuit de verschillende beleidsdomeinen aan de regering en in het bijzonder aan de minister van Onderwijs aan te tonen welke de noden zijn op het vlak van opleiding. Ik heb vernomen dat bij deze evaluatie het begrip 'maatschappelijke relevantie' zou worden ingebouwd. Ik meen dat niemand in deze commissie nog moet worden overtuigd van de maatschappelijke relevantie van de opleidingen die hier worden beoogd. Ik wil dan ook aan de minister vragen het opstarten van een dergelijke opleiding te ondersteunen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Om een volledig antwoord te kunnen geven op de problemen van verkeersveiligheid, bereikbaarheid, vervoersarmoede

Stevaert

en verkeersoverlast zijn er niet alleen voldoende financiële middelen nodig, maar moet ook voldoende aandacht gaan naar opleiding en vorming inzake verkeer en vervoer. Dit werd duidelijk vooropgesteld in mijn beleidsnota Mobiliteit en Openbare werken. Het laatste strategisch project gaat over bijkomende opleiding en vorming. Ik citeer : 'Er is in Vlaanderen dringend behoefte aan een dagopleiding Verkeer en Vervoer zowel op hogeschoolniveau als universitair niveau. Op universitair niveau start in januari 2000 een postacademische opleiding Verkeerskunde.' Deze opleiding is inmiddels van start gegaan. Verder staat er : 'De Vlaamse Stichting Verkeerskunde stelt een budget ter beschikking voor het uitschrijven van een curriculum op hogeschoolniveau. Vanaf 2002 is het dan mogelijk, na opheffing van het moratorium in het kader van decreet X en na goedkeuring door Onderwijs, om te starten met een meerjarige dagopleiding in het hoger onderwijs buiten de universiteit.'

Ik erken dan ook ten volle dat een diepgaande basisopleiding, waarbij verkeer en vervoer generalistisch worden benaderd, in Vlaanderen meer dan gewenst is. Een generalistische opleiding betekent dat het mobiliteits- en verkeersgebeuren in al zijn aspecten – zowel in zijn meer technische en infrastructurale als in zijn de mens- en omgevingsgebonden aspecten – volwaardig, gelijkwaardig, hoogwaardig en geïntegreerd behandeld moet worden.

Bovendien is het wenselijk, zonet noodzakelijk dat aan een dergelijke opleiding een statuut en best zelfs een erkend diploma is verbonden. Het is echter niet de taak van de minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie om zelf dergelijke opleidingen aan te bieden. Het lijkt me wel mogelijk een belangrijke financiële ondersteuning te geven aan initiatieven in de opstartfase van een dergelijke nieuwe dagopleiding. Dit is trouwens reeds het geval voor de postuniversitaire opleiding. Als deze opleiding gunstig wordt geëvalueerd, kan ze nog voor maximum 2 jaar een bijkomende tegemoetkoming krijgen via de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, ten laste van mijn begroting.

Het ingestelde moratorium op nieuwe opleidingen in het kader van decreet X, goedgekeurd door het Vlaams Parlement, heeft ongetwijfeld een vertragende invloed op een nieuw initiatief binnen het hoger onderwijs buiten de universiteit. De bevoegde minister weet evenwel dat ik vragende partij ben voor een minder stringente invulling van het moratorium.

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

De voorzitter : De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik heb nog een korte bijkomende vraag : zijn er al resultaten bekend over het samenwerkingsverband met de universiteiten waar zo een opleiding wordt aangeboden ? Ik heb vernomen dat dit niet echt van de grond zou komen.

Minister Steve Stevaert : Ik zal u die cijfers schriftelijk bezorgen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Walter Vandenbossche tot de heer Bert Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Brusselse Aangelegenheden en Ontwikkelingssamenwerking en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toekomst van "De Lijn-site" in Kuregem

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Vandenbossche tot de heer Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Brusselse Aangelegenheden en Ontwikkelingssamenwerking en tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toekomst van "De Lijn-site" in Kuregem.

De heer Vandenbossche heeft het woord.

De heer Walter Vandenbossche : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil aan de regering vragen of al een beslissing is genomen over de toekomstige bestemming van de 'De Lijn-site' in Kuregem die definitief wordt verlaten, zowel door het administratief als door het technisch personeel. Hoe zal dit dossier worden aangepakt ? Uw beslissing en de uitvoering daarvan zijn immers van groot belang voor een van de meest verkommerde wijken van België.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Ook wij vinden het belangrijk dat er werkelijk iets wordt gedaan met die site.

Glorieux

We hopen dat dit een meerwaarde zal bieden aan het wijkleven. Vooral in die buurten van Brussel is er nood aan een opwaardering van het wijkleven voor de mensen die er nog wonen. Er mag niet enkel worden gedacht aan een optimalisatie van de bedrijfsruimte. Dat zou het wonen in de wijk immers nog meer onder druk zetten dan nu al het geval is.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, ik heb inderdaad samen met minister Anciaux, bevoegd voor Brusselse Aangelegenheden, een initiatief genomen omtrent de 'De Lijn-site'. Een belangrijke beleidsdoelstelling van de Vlaamse regering in Brussel is het stimuleren van het samenleven in de stad. Door het departement van Brusselse Aangelegenheden wordt aan het Centrum voor Sociale Stadsontwikkeling de opdracht gegeven om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de site van De Lijn als breekijzer te gebruiken in dat beleid.

De complexiteit van het dossier, de aard van het terrein, de ligging, en de veelheid van actoren en verantwoordelijkheden zijn u bekend. U begrijpt dan ook dat het nog niet mogelijk is om nu al te spreken over concrete oplossingen. Het is de taak van het Centrum voor Sociale Stadsontwikkeling om zich gedurende een tiental maanden intensief in het dossier in te werken en de diverse betrokkenen samen te brengen om scenario's te creëren en ze te toetsen op hun haalbaarheid.

Enkele aandachtspunten in dit onderzoek staan wel al vast. Vanaf het prille begin zal er nauw overleg worden gepleegd met de Brusselse gewestminister Tomas, bevoegd voor Economie en Werkgelegenheid, en met de Brusselse staatssecretaris André, bevoegd voor onder andere Ruimtelijke Ordening en Stedelijke Vernieuwing. We wensen in dit project uiterst collegiaal met onze Brusselse collega's samen te werken. Dat is waarschijnlijk het allerbelangrijkste. Het is trouwens het Brussels Gewest dat via een bijzonder bestemmingsplan het gebruik van het terrein in de toekomst zal bepalen.

De uiteindelijke oplossing moet voor de Vlaamse Vervoermaatschappij financieel voordelig zijn. In opdracht van De Lijn heeft inmiddels een meetkundig schatter van onroerende goederen de werkelijke verkoopwaarde van het terrein, dat eigendom is van De Lijn, vastgesteld op 170 miljoen frank. We opteren er uitdrukkelijk voor dat het

project een duidelijke maatschappelijke meerwaarde in deze omgeving moet creëren.

De voorzitter : De heer Vandenbossche heeft het woord.

De heer Walter Vandenbossche : Mijnheer de minister, ik dank en ik feliciteer u en minister Anciaux hartelijk voor deze maatregelen. Al vier jaar vecht ik voor een doorbraak in dit dossier. Door uw verklaring hebt u die doorbraak tot werkelijkheid gemaakt. Ik nodig u uit om in Kuregem de site van De Lijn te bezoeken en te bekijken wat voor werk Vlaanderen daar kan doen. Ik waardeer ten zeerste wat u vandaag hebt meegedeeld.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Openbaar Onderzoek Mobiliteitsplan Metropool Rijsel en het overleg met het Vlaams Gewest

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Openbaar Onderzoek Mobiliteitsplan Metropool Rijsel en het overleg met het Vlaams Gewest.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is niet de eerste keer dat ik u ondervraag over een grensoverschrijdende problematiek. Tijdens de vorige regeerperiode ging het over de ruimtelijke ordening, tijdens deze regeerperiode was mobiliteit al enkele keren het onderwerp. Nu speelt er zich opnieuw een belangrijk grensoverschrijdend feit af, waarbij Vlaanderen niet afzijdig kan blijven.

Momenteel, van 5 april tot 5 mei 2000, loopt er in de regio Rijsel een openbaar onderzoek met betrekking tot het Plan de Déplacement Urbain de Lille Métropole. Dat plan bestaat uit verschillende onderdelen, waarvan ik er enkele heb meegebracht, bijvoorbeeld het charter van de bus, het Chartre Piétons et Vélo, het Chartre Modération de la Vitesse, het charter over de grensoverschrij-

Decaluwe

dende infrastructuur, enzovoort. Het is allemaal zeer goed uitgewerkt, en het openbaar onderzoek loopt nu volop.

Het is van belang dat de metropool Rijsel behoort tot het grensoverschrijdend stedelijk netwerk. Ik heb reeds verwezen naar de problematiek van de gewijzigde bewegwijzering van en naar Parijs in de regio Rijsel. U hebt al toegegeven dat dat een effect heeft op de mobiliteit van de Zuid-West-Vlaamse regio.

Ondertussen stellen we ook vast dat tal van grensoverschrijdende projecten reeds werden goedgekeurd, bijvoorbeeld fietspaden en -routes. Het mobiliteitsplan dat momenteel in de metropool Rijsel in onderzoek is, zal hoe dan ook een invloed hebben op de mobiliteit en ruimtelijke ordening in Zuid-West-Vlaanderen.

Met grote tevredenheid stel ik vast dat Lille Métropole dat ook beseft. In hoofde van vice-president Astier van de Communauté Urbaine, werd een brief geschreven om alle burgemeesters van Zuid-West-Vlaanderen en het midden van West-Vlaanderen uit te nodigen om hun visie op het mobiliteitsplan weer te geven. Er zou wat betreft zowel de bereikbaarheid van de metropool als de mobiliteit van zijn bewoners, rekening moeten worden gehouden met de grensoverschrijdende realiteit. De integratie van die realiteit moet ons in staat stellen om dit ontwerp te optimaliseren. Het is positief dat men hierop een reactie vraagt van de steden en gemeenten.

Ik zou echter nog een stap verder willen gaan. Er zijn een aantal belangrijke grensoverschrijdende infrastructuurelementen, die ook op Vlaams niveau zijn ingedeeld in de hiërarchie van de wegen. Het is belangrijk dat het Vlaams Gewest daarover contact zou opnemen met de Franse overheid, het liefst formeel, om een bijdrage te leveren in functie van het grensoverschrijdend stedelijke netwerk.

Ik heb deze week een interessante vergadering bijgewoond over de ontsluiting van de N336 in Menen, een geval dat gelijkaardig is aan dat van de A17 twintig jaar geleden. De weg stopt aan de Franse grens, en loopt over de Leie verder op Frans grondgebied. Er ontbreekt alleen nog een brug, die zou moeten worden gefinancierd door het Vlaams Gewest en de Franse overheid, en die een belangrijke invloed zou hebben op de mobiliteit. Vooral het zwaar verkeer zou uit het centrum van Menen kunnen worden geweerd. Dat is dan ook opgeno-

men in het genoemde plan. Zo zijn er tal van voorbeelden.

Bent u als minister van Mobiliteit en Openbare Werken op de hoogte van de evoluties op het vlak van mobiliteit in de metropool Rijsel? In hoeverre is er hier een grensoverschrijdende samenwerking noodzakelijk en welke structuren kunnen hiervoor worden ingeschakeld, ook aan Vlaamse kant? In hoeverre kan het Vlaams Gewest nog worden betrokken bij het openbaar onderzoek van het Plan de Déplacement Urbain de Lille Métropole?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, we zijn in het bezit van het Projet de Plan de Déplacement Urbain – of Ontwerp Stedelijk Vervoersplan – van Lille Métropole Communauté Urbaine. We zijn dus op de hoogte van de plannen van de Metropool Rijsel op het gebied van de mobiliteit.

Er is mobiliteitsoverleg nodig over de inschakeling van de N58 in de ring rond Rijsel en over de verbinding A25-A19 via de N38. Daarnaast is er op het gebied van mobiliteit overleg in het grootstadsproject Kortrijk-Lille en de Euregio Nord-Pas de Calais-Vlaanderen.

Het Vlaams Gewest is door Lille Métropole Communauté Urbain uitgenodigd om schriftelijk haar commentaar te geven op het Ontwerp Stedelijk Vervoersplan. De reactietermijn voor het openbaar onderzoek omtrent dit plan loopt van 5 april tot 5 mei 2000.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, uw antwoord stemt me tevreden. Het zou me echter ook interesseren te weten welke bekommernissen het Vlaams Gewest hieromtrent uit. Het is belangrijk dat u in uw functie van minister van Openbare Werken en Mobiliteit over de problematiek van de grens-Leie op hoog niveau vriendschappelijk contact opneemt met uw Franse collega om de knelpunten te inventariseren en te zoeken naar oplossingen. Ik heb daar al op gewezen. Minister-president Dewael is al een paar keer in de streek geweest voor het algemene grensoverschrijdende werk. Er zijn echter zoveel vakproblemen dat het ook belangrijk is dat een vakminister het initiatief neemt om met zijn Franse collega van gedachten te wisselen.

Minister Steve Stevaert : We zullen op uw suggestie ingaan.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Bart De Smet tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de fiets- en voetgangersbruggen over de Dijle en de Nete te Rumst

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Smet tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de fiets- en voetgangersbruggen over de Dijle en de Nete te Rumst.

De heer de Smet heeft het woord.

De heer Bart De Smet : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, u kent het dossier en u bent op de hoogte van de inspanningen van de provincie Antwerpen inzake het fiets- en dijktoerisme. Men probeert één aaneengesloten fietsnet aan te leggen vanaf de Nederlandse grens, via Antwerpen, de Rupelstreek en verder via Vaartland Klein-Brabant. In de Rupelstreek worden grote investeringen gedaan, onder meer door Toerisme Rupelstreek. Een van de missing links zijn de fiets- en voetgangersbruggen over de Dijle en de Nete.

U hebt in het najaar 1999 een bezoek gebracht aan de gemeente Rumst. U stemde toen in met de bouw van twee fiets- en voetgangersbruggen : één over de Dijle en één over de Nete. Inmiddels is de aanbestedingsprocedure voor deze bruggen afgerond zodat de werken enkel nog moeten worden betekend. Hoe ver staat het met dit dossier ? De streek maakt zich immers zorgen over het uitblijven van definitieve stappen in die richting.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : De aanbesteding van de fiets en wandelbruggen heeft plaatsgevonden op 25 maart 1999, de bouwtoelating was er op 20 april 1999. Er werd een procedure tot verbreking van de bouwtoelating ingesteld bij de Raad van State. Via een arrest heeft de Raad van State de vordering tot schorsing verworpen omdat deze laattijdig was ingesteld. Ingevolge het strafonderzoek naar een mo-

gelijke verstandhouding tussen aannemers werd het dossier door de betrokken administratie in beslag gehouden, dit als bewarende maatregel om de belangen van het Vlaams Gewest te vrijwaren. Op 2 maart 2000 werd deze maatregel opgeheven. De opdracht kon derhalve worden gegund op voorwaarde dat de aannemer zijn verbintenis over de prijs onvoorwaardelijk gestand deed. De aannemer bevestigde dit in een brief van 20 maart 2000 die binnenkwam op 23 maart 2000. Ingevolge het koninklijk besluit van 26 september 1996 moet de opdracht worden toegekend tussen de 15de en de 45ste kalenderdag, volgend op de dag van de gunning. De werken konden dus ten vroegste aanvangen op 10 april 2000. Dit is 10 dagen voor het verlopen van de bouwtoelating.

Reeds begin maart werd bij Arohm een onderzoek ingesteld naar de haalbaarheid om de werken vooralsnog op te starten. Daaruit bleek dat de werken daadwerkelijk opgestart moesten zijn op het werkterrein. Dit was echter niet mogelijk aangezien de voorbereidende werken – met name de bouw van bruggen en de bestelling van buispalen – volledig in het werkhuis moesten gebeuren. In de korte tijdsspanne – 10 dagen – konden geen fundamentele werken worden uitgevoerd op het terrein. Bijgevolg werd beslist de bouwvergunning opnieuw aan te vragen. Aangezien tegen deze werken reeds een procedure van nietigverklaring van de bouwtoelating voor de Raad van State was opgestart, bestond de vrees dat wanneer niet zou zijn voldaan aan de voorwaarden van de bouwtoelating, de werken zouden moeten worden stilgelegd, wat een schadeclaim vanwege de aannemer tot gevolg kan hebben.

De voorzitter : De heer De Smet heeft het woord.

De heer Bart De Smet : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik blijf echter hopen dat dit dossier wordt rechtgetrokken, gezien het belang van de investeringen van zowel de Vlaamse Gemeenschap als de provincie in de regio.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk De Cock tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de N16 en de toestand van de Scheldebrug

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Cock tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de N16 en de toestand van de Scheldebrug.

De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in het verleden zijn in dit parlement reeds herhaaldelijk vragen gesteld over het probleem van de Scheldebrug te Temse, zowel aan de huidige minister als aan zijn voorgangers.

Op 21 oktober 1999 sprak u uw voorkeur uit voor investeringen in de Ring rond Antwerpen. Onderzoek heeft aangetoond dat het vooral noodzakelijk is om de verkeersproblemen op de Ring rond Antwerpen aan te pakken en de mobiliteit in de Antwerpse regio te verbeteren.

Voor het pendelverkeer van het Waasland richting Klein-Brabant, Mechelen, en verder richting Brussel, biedt deze Antwerpse visie op mobiliteit niet echt een oplossing. Vandaar dat voor de ontsluiting van heel het Waasland, de N16 van kapitaal belang blijft.

De laatste tijd doen echter geruchten de ronde dat er mogelijke bouwtechnische slijtage zou zijn aan de Scheldebrug, die per slot van rekening dateert van 1955. Ik wil de minister hierover de volgende vragen stellen. Kunt u bevestigen dan er tot op heden in het meerjareninvesteringsprogramma voor mobiliteit geen ruimte is voor duurzame investeringen in de Scheldebrug van Temse-Bornem omdat het mobiliteitsprobleem eerst in Antwerpen moet worden aangepakt ? Zijn er door onze administratie al vaststellingen gebeurd waaruit blijkt dat de brug inderdaad slijtage vertoont ? Indien dit zo is, moet dan niet worden gedacht aan een eventuele ontdubbeling van de Scheldebrug, wat er vroeg of laat toch moet van komen ?

De voorzitter : De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Ik sluit me volledig aan bij de vraag van de heer De Cock. Ik wil de minister nog vragen of hij kredieten kan vrijmaken voor de studie inzake de ontdubbeling van de Scheldebrug.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : In het kader van het onderzoek dat heeft geleid tot het masterplan voor de mobiliteitsproblemen in de Antwerpse regio en de vaststelling van de prioriteiten, werden de mogelijkheden onderzocht van een verbinding tussen de Liefkenshoektunnel, Sint-Niklaas, Temse en de A12. Deze verbinding zou onder meer de ontdubbeling betekenen van de huidige brug te Temse. Aangezien deze verbinding slechts een beperkte oplossing biedt voor de globale congestie in de regio, werd ze niet als prioritair beschouwd. In de huidige meerjarenprogramma's is dit project niet opgenomen.

Op basis van de geregeld terugkerende inspecties van de kunstwerken werden in het verleden de nodige vaststellingen gedaan. Als gevolg hiervan werden de nodige aanpassingen en/of herstellingswerken doorgevoerd. Zo werden het beweegbaar gedeelte en de elektrische aandrijving een vijftal jaren geleden vernieuwd. Ondertussen zijn er wel occasioneel bedieningsproblemen geweest. Die zijn verholpen door een meer gericht onderhoud. Momenteel functioneert de brug zonder problemen. Tijdens de volgende jaren zou de constructie wel worden herschilderd.

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock : Ik ben een beetje teleurgesteld dat de N16 niet als directe oplossing in de meerjareninvesteringsprogramma's is opgenomen. Ik begrijp wel dat er een keuze moet worden gemaakt maar de problematiek ter plaatse is dermate dat een oplossing niet lang meer kan uitblijven.

Na inspectie van het kunstwerk van de brug van Temse, zouden de beweegbare delen zijn vernieuwd. Onze bron heeft het echter over betonslijtage. Ik weet niet in hoeverre de diensten dit hebben kunnen vaststellen.

Minister Steve Stevaert : Ik zal dit nog eens bij de diensten opvragen. Het antwoord van de administratie was echter dat alles naar behoren functioneert.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 10.38 uur.*
