Vlaams Parlement

vergadering **C82**
zittingsjaar 2018-2019

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 24 januari 2019

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de rijscholen die niet klaar zijn om het terugkommoment aan te bieden
– 527 (2018-2019) 3

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toestand van het E17-viaduct in Gentbrugge en de geplande sanerings- en renovatiewerken in 2020
– 568 (2018-2019) 4

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de rijscholen die niet klaar zijn om het terugkommoment aan te bieden
– 527 (2018-2019)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik heb deze vraag al gesteld in december van vorig jaar. Ik was toen bezorgd omdat ik signalen had opgevangen dat de rijscholen niet klaar zouden zijn voor het terugkommoment. De erkenningen zouden nog niet toegewezen zijn aan de rijscholen en nog heel wat rijinstructeurs zouden een opleiding moeten volgen. U sprak toen geruststellende taal in uw antwoord. Het zou volgens u geen stormloop worden – wat ik ook aanneem: iedereen zal niet op hetzelfde moment komen. U zei ook dat de vormingsmomenten voor de instructeurs georganiseerd zijn, dat er nog een aantal lopen maar dat de rijscholen klaar zijn om vanaf januari de terugkommomenten te organiseren.

Het jaar was nog maar net begonnen toen een aantal persberichten binnenkwamen. Op 10 januari deelde VTM Nieuws mee dat de rijscholen niet klaar zijn voor de verplichte opfrissingscursus. Minister, wat is daar nu van aan: zijn we wel of niet klaar? Zijn die nieuwsberichten van begin januari uit de lucht gegrepen? Hoe zult u ervoor zorgen dat bestuurders die het terugkommoment moeten volgen, dat ook effectief kunnen doen, zes maanden na het behalen van hun rijbewijs?

Ik heb u toen ook gevraagd of er een initiatief wordt genomen om mensen die het terugkommoment moeten volgen, te informeren of op te roepen. U antwoordde toen dat u dat moest nakijken. Kunt u daar vandaag op antwoorden?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik herval in mijn geruststellende taal, in die zin dat de opstart in nauw overleg verloopt met de sector in kwestie. Die sector was ook nauw betrokken bij de totstandkoming van de regelgeving en het bepalen van de inhoud van het terugkommoment.

De opleiding van de instructeurs is gestart zodra dit mogelijk was en in samenwerking met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). In december liepen de opleidingen volop. Ik heb u die cijfers toen meegedeeld.

De instellingen die het terugkommoment willen aanbieden, moeten een erkenning aanvragen. Intussen hebben we een erkenning verleend aan een zevental locaties. Een aantal erkenningen zitten nog in de pijplijn. Er is grote interesse om daarin mee te stappen. Vorige week was er daarover nog een overleg op mijn kabinet.

Het pad is geëffend door enkele koplopers. Ook de rijscholen van de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) – het was uit die hoek dat er wat onrustwekkende signalen kwamen –, die zich nog kritisch uitlieten over het terugkommoment, bevestigden vorige week dat ze in het systeem zullen stappen, waardoor we een ruim aanbod zullen krijgen.

Wat de vraag over de communicatie betreft, krijgt elke nieuwe bestuurder een uitnodigingsbrief om het terugkommoment te volgen. De mailing naar de eerste lichting nieuwe bestuurders hebben we in samenspraak met de sector uitgesteld naar eind deze maand. We blijven in nauw overleg met de sector de opstart opvolgen.

In deze opstartperiode zullen we voor deze eerste chauffeurs alleszins de nodige coulantie aan de dag leggen wat de aanmaning en toeslag betreft, zodat iedereen voldoende mogelijkheid heeft om het terugkommoment te volgen.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): U spreekt opnieuw geruststellende taal. Wanneer VAB mee instapt, betekent dat toch al wat extra marge. Ik heb nog een bijkomende vraag. U hebt het over een mail die eind deze maand zal worden verstuurd naar de chauffeurs die het terugkommoment moeten volgen. Wie zal daarvoor zorgen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Dat zal gebeuren vanuit het departement, vanuit de administratie Mobiliteit en Openbare Werken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toestand van het E17-viaduct in Gentbrugge en de geplande sanerings- en renovatiewerken in 2020
– 568 (2018-2019)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp·a): Minister, het E17-viaduct in Gentbrugge is in Gent en intussen ook daarbuiten gekend als het 'brokkelviaduct'. Dat komt omdat er zich de afgelopen maanden verschillende incidenten hebben voorgedaan waarbij brokstukken naar beneden vielen.

Op 27 mei vorig jaar vond een voorbijganger stukken beton op een fietspad dat onder het viaduct loopt. Op 19 november 2018 viel een vuistgroot stuk beton net naast een fietsende vrouw. Op 19 december 2018 viel een brokstuk door de dakkoepel van een bus van De Lijn en op 11 januari van dit jaar verbrijzelde een brokstuk de achterruit van een voorbijrijdende wagen.

U kunt zich voorstellen dat die opeenstapeling van incidenten tot ongerustheid heeft geleid bij alle mensen die rond het viaduct wonen en bij alle mensen die daar dagelijks passeren. Ik krijg mails van mensen die zeggen dat hun kinderen elke dag onder dat viaduct moeten stappen of fietsen om naar school te gaan en die zich afvragen of zij hun kinderen met een gerust hart naar school kunnen sturen.

Ik heb dit dossier enkele maanden geleden al opgepikt, en ik heb ik u daarover een aantal schriftelijke vragen gesteld naar aanleiding van eerdere incidenten. Ik vroeg u wat de oorzaak is van die vallende brokstukken, of u de voor 2020 geplande renovatie van het viaduct versneld kunt doorvoeren en of het niet nodig is om extra maatregelen te treffen om de veiligheid onder het viaduct te garanderen.

U hebt me toen geantwoord dat die loskomende brokstukken te wijten zijn aan corrosie van de bewapening van de betonstructuur van het viaduct. U zei ook, in mei vorig jaar nog, dat bijvoorbeeld het plaatsen van veiligheidsnetten onderzocht werd door het Agentschap Wegen en Verkeer maar niet behouden werd als een mogelijkheid. Ik heb daar verschillende keren op aangedrongen, maar het werd herhaaldelijk als 'niet realistisch' bestempeld om veiligheidsnetten te plaatsen. U gaf het volgende mee: 'Het viaduct staat onder verhoogde waakzaamheid. Dat wil zeggen dat het jaarlijks wordt geïnspecteerd. Ik zal ervoor zorgen dat

loszittend beton verwijderd wordt door een gespecialiseerde firma. De grondige renovatie blijft gepland voor 2020-2021.'

Enkele maanden later, in oktober vorig jaar, heeft het Agentschap Wegen en Verkeer door een gespecialiseerde firma een 'aftikactie' laten uitvoeren, waarbij loszittend beton werd opgespoord en losgeklopt. Dat heeft echter niet kunnen verhinderen dat nadien, op 19 november, toch nog stukken naar beneden kwamen vlak naast iemand die voorbijfietste. Er werden dan wel netten gespannen over de risicozones. Ook dat kon echter niet baten, want op 19 december is er opnieuw een brokstuk naar beneden gekomen dat door de dakkoepel van een bus viel. Dat incident heeft dan geleid tot het vrijmaken van de park-and-ride en van de stelplaats van De Lijn onder het viaduct. Dat heeft ook geleid tot overleg tussen uw diensten, De Lijn, de stad Gent en de politie. Er zijn extra veiligheidsnetten gekomen en er zijn tijdelijke constructies geplaatst boven een aantal fiets- en voetpaden onder het viaduct.

Maar ook daarna is er opnieuw een stuk naar beneden gevallen, deze keer door de achterruit van een voorbijrijdende personenwagen, een personenwagen die daar voor alle duidelijkheid mocht rijden. Wat toen wel tot enige misnoegdheid geleid heeft, minister, is dat na dat incident op 11 januari het Agentschap Wegen en Verkeer in de richting wees van zijn eigen bruginspecteurs die op dat moment aan het werk waren aan het viaduct. Het zou een 'spijtig toeval' geweest zijn dat door hun controlewerken een brokstuk naar beneden is gekomen. Uit interne documenten van het Agentschap Wegen en Verkeer, die ik kon inkijken, bleek niets minder waar te zijn. Die inspecteurs bleken helemaal niet op die plaats aan het werk te zijn. Ze hadden het viaduct nog niet aangeraakt. Wat meer is: het ging over een brokstuk van een sierplaat waarvan in 2015 al werd vastgesteld dat die loszat en dat er gevaar bestond dat delen daarvan naar beneden zouden komen.

Samenvattend: in Gentbrugge en omgeving heerst de indruk dat die maatregelen 'too little, too late' zijn. Men vraagt zich luidop af of het Agentschap Wegen en Verkeer de situatie wel onder controle krijgt. Telkens opnieuw is er een incident en komen er maatregelen, gevolgd door een nieuw incident. In Gentbrugge vraagt men zich af wanneer het genoeg geweest is.

Minister, daarom heb ik de volgende vragen aan u.

Dat overleg tussen het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, de stad Gent en de politie, wat heeft dat nu eigenlijk precies opgeleverd? Wat werd daar besproken? Welke acties zullen er ondernomen worden?

Noopt het recente incident van 11 januari 2019 tot bijkomende middelen en tijdelijke maatregelen die de veiligheid onder het viaduct opnieuw kunnen garanderen? We weten ondertussen, minister, dat er nog bijkomende veiligheidsnetten geplaatst zullen worden en dat de park-and-ride en de stelplaats van De Lijn wellicht afgesloten blijven tot na het einde van de renovatie in 2022. Misschien zijn er nog andere maatregelen in het vooruitzicht.

In een antwoord op een schriftelijke vraag van mij van 30 mei hebt u gezegd dat de renovatie, die gepland is in 2020 en 2021, afgestemd moet worden met De Lijn, aangezien er tijdens de werken beperkingen aan de stelplaatsen en de bediening van de halte gesteld moeten worden. Hierdoor kan de renovatie pas in 2020 opgestart worden. Aangezien die stelplaats nu al afgesloten is en wellicht niet meer opengaat, rijst de vraag of die renovatie dan niet sneller opgestart kan worden. Ik heb begrepen dat uw diensten al aan de stad Gent laten weten hebben dat dat niet het geval zal zijn. Ik had graag van u vernomen waarom bijvoorbeeld niet al eind dit jaar, of eventueel vroeger, gestart kan worden met de geplande renovatie, aangezien de ruimte onder het viaduct nu toch grotendeels ontruimd is.

Op een schriftelijke vraag van 13 september 2018, vier maanden geleden, hebt u aangekondigd dat er nog in 2019 een studie gestart zal worden betreffende een toekomstvisie voor het viaduct. Ik zie dat diezelfde studie vandaag middels een persbericht door collega Sleurs aangekondigd wordt. Vier maanden geleden hebt u dat al eens gezegd, maar vandaag wordt dat opnieuw als nieuws aangekondigd door collega Sleurs, met de gevleugelde woorden dat de minister "er geen gras over laat groeien". Wel, minister, het afgelopen half jaar, bij het vallen van de brokstukken, hebben we u in Gent alvast niet gehoord naar aanleiding van die incidenten. Ik ben dus zeer benieuwd naar uw antwoorden op mijn vragen, minister.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik wil eerst even wat details geven met betrekking tot dat viaduct, want het is niet zomaar een bruggetje. Het gaat over een bouwwerk met een lengte van 1,6 kilometer, gebouwd in 1966 en in gebruik genomen in 1967. Die E17 is een belangrijke verkeersader die je niet zomaar even kunt verleggen. Dat viaduct werd gerenoveerd in de periode 2002-2003, waardoor de gebruiksduur normaal gezien opnieuw probleemloos verlengd zou zijn met 25 à 30 jaar. Uit periodieke inspecties is echter gebleken dat die renovatie uit 2002-2003 niet bepaald een succes genoemd kan worden. Een nieuwe, grondige renovatie dringt zich dus op, waardoor we een en ander naar voren moeten trekken hebben. In plaats van ten vroegste 2030, zullen we de werken 10 jaar naar voren moeten trekken.

Wat de verhoogde waakzaamheid betreft: de wapening is aangetast, en als gevolg daarvan is er loszittend beton aan de onderzijde van het viaduct. De draagstructuur zelf is intact, zo blijkt uit de inspecties.

Sinds mei vorig jaar hebben we het viaduct in Gentbrugge onder verhoogde waakzaamheid geplaatst. Er is ook een opdracht opgestart voor het controleren van de structuur en het preventief verwijderen van de loszittende betondelen, om zo de risico's te verminderen. Daarnaast hebben we altijd gezegd dat een algemene inspectie ook gepland is als input voor de geplande grondige renovatie.

De controles ter hoogte van de stelplaats van De Lijn gaven aanleiding tot het preventief verwijderen van loszittende betondelen. We hebben die opdracht in oktober en november laten uitvoeren. Daarnaast werden ook andere risicozones in kaart gebracht, waarbij men extra veiligheidsmaatregelen heeft uitgevoerd. In november is gestart met het beveiligen van die zones met vangnetten. Het gaat over de kapitelen van de pijlers ter hoogte van de Henri Pirennelaan en de Brusselsesteenweg, bij beide boven de fietsers- en voetgangerszone.

Ook de verwijdering van geparkeerde wagens, bussen en fietsen onder het viaduct hebben we toen bekeken, in het kader van de beëindiging van de concessie van die terreinen aan de stad Gent begin 2019. In eerste instantie heeft men die piste verlaten, aangezien de stad Gent, De Lijn en de buurtbewoners daar bijna geen alternatieven hebben voor parkeren. Daarom heeft men gezegd dat men het toch zo lang mogelijk wou uitstellen, maar naar aanleiding van dat incident hebben we in december vorig jaar, ook na overleg met de stad Gent, de brandweer en De Lijn, besloten om parkeren onder het viaduct toch versneld onmogelijk te maken, minstens tot na de geplande inspectie.

Concreet heeft men eind december, als gevolg van die beslissing, de park-and-ride, de stelplaats voor bussen, de stelplaats voor de tram, het fietspad langs de Land van Rodelaan, het braakliggende terrein en de voetgangerszone langs de Korte Magerstraat afgesloten, opnieuw in samenspraak met zowel De Lijn als de stad.

De algemene inspectie is momenteel lopende, sinds begin januari van dit jaar. Tijdens die inspectie is een stuk beton losgekomen. Dat was niet onvoorzien,

want men gaat daarvan uit. Men doet dat ook doelbewust, die stukken losmaken. Alleen is daar een brokstuk buiten de afgebakende veiligheidsperimeter terechtgekomen. Daarom heeft men beslist om de veiligheidsperimeter te vergroten. De kans is natuurlijk altijd heel reëel dat er bij zulke inspecties stukken loskomen, omdat men met hamers op bepaalde plaatsen tikt om de staat van het beton te controleren. Daarnaast gaat men ook gericht loszittende stukken of stukken die een potentieel risico vormen, zelf verwijderen en gecontroleerd laten vallen.

We hebben vorige week nog beslist om de bestaande doorgangen onder het viaduct, zijnde de Brusselsesteenweg, de Henri Pirennelaan, de Braemkasteelstraat, het fietspad ter hoogte van de Driebeekstraat en de Emiel van Swedenlaan, bijkomend te beveiligen. In die zones wordt de hele onderbouw beveiligd met netten. Die werken zijn nu bezig en moeten normaal gezien afgerond zijn tegen medio februari. AWV bekijkt met de stad Gent ook een betere oplossing voor de omleiding van het fietspad langs de Land van Rodelaan, omdat die nu niet echt optimaal is. Die maatregelen moeten de veiligheid garanderen tot de voorziene werken aan het viaduct, die starten in 2020. Om u een idee te geven: de kostprijs van de extra maatregelen die we ondertussen genomen hebben, bedraagt ook al 400.000 euro.

Uw derde vraag betrof het versnellen van de renovatie. Ik wil natuurlijk niet hetzelfde tegenkomen als wat gebeurd is bij de renovatie van 2002-2003. Ik wil die grondig laten aanpakken. Enerzijds gaat het over de problemen van waterinsijpeling. Men is zelfs van oordeel dat de renovatie van 2002-2003 de zaken op dat vlak verergerd heeft en net tot meer waterinsijpeling geleid heeft. Die problematiek van waterinsijpeling willen we dus aanpakken. Daarnaast gaat het over de geluidsoverlast en de maximale mogelijkheden om daar iets aan te doen.

De resultaten van de inspectie die nu lopende is, zijn natuurlijk belangrijk om het bestek voor de renovatie te kunnen opmaken. De bedoeling is om de aanbestedingsprocedure dit jaar volledig te doorlopen, zodat we eind dit jaar, begin volgend jaar kunnen gunnen. Dat is, denk ik, een realistische timing voor een project van zo'n omvang. We spreken intussen over zo'n 30 miljoen euro. Daarnaast vereist een werk van zo'n omvang ook een belangrijke voorbereiding op het vlak van de omleiding. Tot slot gebeuren zulke werken idealiter niet in de winterperiode. Door slecht weer dreigt de kwalitatieve uitvoering van de werken weleens in het gedrang te komen. De kansen op vertragingen zijn dan bovendien iets reëler.

Wat de verdere toekomst betreft, heb ik inderdaad gezegd dat ik de vooruitblik en de toekomstvisie nu ook al wil opstarten. Ik blijf natuurlijk herhalen dat we na die grondige renovatie voor een hele periode safe zitten. Maar dat belet niet dat we een blik vooruitwerpen en nu al beginnen na te denken, in samenspraak met zo veel mogelijk actoren, over wat de toekomst zou kunnen brengen. Ook daar zijn geen simpele oplossingen mogelijk. Het gaat over de E17. Die ga je niet zomaar ergens verleggen. Als je die verlegt, zullen andere omwonenden gedupeerd zijn. Dan verschuif je gewoon de discussie. Er zullen dus geen eenvoudige oplossingen, noch goedkope oplossingen mogelijk zijn. Maar dat belet niet dat we die discussie stilletjesaan aanvatten. En dat doen we ook al in deze periode.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp·a): Minister, dank u wel voor uw antwoord. U hebt een aantal duidelijke statements gemaakt omtrent de renovatie, de timing, de kosten. U hebt nog eens een volledig overzicht gegeven van de chronologie van de opeenvolgende bijkomende veiligheidsmaatregelen, maar het punt is natuurlijk dat elke bijkomende veiligheidsmaatregel werd gevolgd door een bijkomend incident, tot viermaal toe. Durft u de mensen in de ogen te kijken en hun te garanderen dat, met wat u vandaag weet, met de maatregelen die u nu hebt

genomen en op korte termijn nog zult nemen, het veilig is voor iedereen om op die plaatsen waar de doorgang nog open is, onder het viaduct te rijden, te fietsen of te wandelen? Het lijkt me dat de omwonenden een duidelijk antwoord op die vraag verdienen.

Onder andere samen met collega Sleurs, gewezen collega De Clercq, collega Taeldeman en collega Rzoska heb ik een voorstel van resolutie ingediend waarin we inderdaad vroegen een studie op te starten naar de alternatieven voor het viaduct op lange termijn. Het is goed dat u daar snel gehoor aan geeft, dat u bevestigt dat die studie zal worden uitgevoerd vanaf dit jaar, in samenspraak met alle betrokkenen.

De huidige burgemeester van Gent, Mathias De Clercq, heeft enkele maanden geleden het idee gelanceerd om een intendant aan te stellen, iemand die dat dossier trekt. Het gaat niet alleen over het viaduct van Gentbrugge, met afbraak, intunneling en dergelijke meer. Het gaat over de toekomstige organisatie van een autosnelwegtracé in de bredere Gentse regio. Het gaat over de ruimtelijke ontwikkeling. Die moet daarop worden afgestemd. De aanstelling van een intendant heeft voor zo'n complex project in Antwerpen geleid tot een succesvolle aanpak, met lokaal draagvlak.

Ziet u deze piste, die bijvoorbeeld ook wordt gesteund door de vzw ViaduKaduk, zitten? Bent u bereid om in overleg met de stad Gent een intendant hiervoor aan te duiden?

Dan heb ik nog een bijkomende, zeer concrete vraag. U hebt begin 2015 op een schriftelijke vraag van mij geantwoord dat het viaduct na grondige renovatie "perfect dertig jaar kan dienen". Dan spreken we over 2045. Is dat nog altijd uw zienswijze, dat indien het viaduct wordt gerenoveerd, en we zijn het erover eens dat dat nodig is, het dan de bedoeling is dat dat per definitie nog dertig jaar blijft staan?

De voorzitter: Mevrouw Sleurs heeft het woord.

Elke Sleurs (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil me natuurlijk aansluiten bij de bezorgdheden van de bevolking van Gentbrugge, maar evenzeer wens ik u toch te bedanken omdat men nu met het Agentschap Wegen en Verkeer eindelijk in actie komt en er zowel op korte als op middellange en lange termijn naar oplossingen wordt gezocht, zeker en vooral op korte termijn, maar ook op de langere termijn, met de studie. Daarbij wordt inderdaad toch wel duidelijk het initiatief genomen met de betrokkenen. Daar wil ik immers toch op hameren: het is belangrijk dat die betrokkenen, die zeer goed zijn georganiseerd in ViaduKaduk en zeer constructief meewerken aan het zoeken naar oplossingen, worden betrokken bij elke verdere oplossing die er zal moeten komen voor het moeilijke traject van de E17 in de hele Gentse regio.

Een oplossing voor dat probleem, samen met nog andere problemen van mobiliteit in Gent, en dan spreken we nog niet over Drongen en Flanders Expo, zal immers moeten worden gedragen door de volledige bevolking.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, minister, ik zou dit wat breder willen bekijken, van de brug der kluchten hier naar alle bruggen in Vlaanderen. We hebben daarover in het verleden ook al regelmatig van gedachten gewisseld in deze commissie, en ook wel gemerkt dat er een stijging is van het aantal kunstwerken, het aantal bruggen die daadwerkelijk moeten worden geïnspecteerd.

U hebt ook heel duidelijk een inhaalbeweging ingezet inzake het onderhoud van een aantal bruggen. Dat aantal is aanzienlijk gereduceerd. Dat is ook heel

positief. U heb bij de toelichtingen die u al hebt gegeven, ook gezegd dat u het team dat u hebt voor inspectie, nog verder zou versterken met een groep van mogelijke externe deskundigen. Er is daaromtrent ook een bevraging georganiseerd, maar die toewijzing is nog altijd niet gebeurd. Ik dacht dat al die kandidaturen al in september van vorig jaar moesten worden ingediend. Mijns inziens is het toch wel tijd dat die toewijzing kan gebeuren, zodat er met die externe deskundigen ook verdere inspecties van bruggen in Vlaanderen kunnen gebeuren.

Het zou immers spijtig zijn dat een incident zoals dat nu in Gent is gebeurd, ook elders zou kunnen gebeuren. Ik verwijs bijvoorbeeld naar wat gebeurd is met de Kennedytunnel, naar de problemen die er waren met de verlichting.

We zien telkenmale dat de hinder die dan wordt veroorzaakt, toch wel vrij groot is. U bent dus zeker en vast een goede weg ingeslagen in verband met het onderhoud van bruggen en wegen. Het is goed dat dat wordt voortgezet, maar dan denk ik dat die toewijzing van die externe inspecties ook daadwerkelijk moet gebeuren.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb u alle veiligheidsmaatregelen geschetst die we hebben genomen. Voor alle duidelijkheid, zeker wat de jongste maatregelen betreft, is dat ook altijd gebeurd in nauw overleg met de stad. Indien u of de stad ter zake nog extra maatregelen hebt waarin extra zou kunnen worden voorzien, wij blijven openstaan voor elk gesprek, elke suggestie. Onlangs heeft het Agentschap Wegen en Verkeer een voorstel van aanpak gedaan, waarmee de stad wel kon instemmen.

Wat de intendant betreft, we spreken hier sowieso over een complex project. Dat is wel het minste dat je kunt zeggen. Dat ressorteert dus ook onder het decreet Complexe Projecten, waardoor er per definitie altijd een projectleider zal worden aangeduid. ‘What’s in a name?’ Moet je dat nu al doen? Ik denk het niet. Laten we eerst eens bekijken, in dialoog met de betrokken stakeholders, wat een en ander oplevert.

Het is mijn verdomde plicht om er als goede huisvader voor te zorgen dat, wanneer ik een investering doe van ongeveer 30 miljoen euro waardoor de levensduur van dat viaduct met enkele tientallen jaren zal worden verlengd, ik zuinig omspring met dat belastinggeld en het ook in rekening breng.

Een en ander belet echter niet om toekomstige scenario's te onderzoeken. Welk scenario ook zal worden uitverkoren, er zullen ongetwijfeld nog vele jaren tussen de beslissing en de uitvoering zitten. Laat ons dat in ieder geval goed voorbereiden.

Mijnheer de Kort, we hebben inderdaad gezorgd voor een serieuze verhoging van de budgetten. Ik ken die niet van buiten, maar die was toch aanzienlijk. We hebben ook een extern team proberen aan te trekken. De gunning daarvoor is gestart, maar ik kan nog niet zeggen of dat ondertussen al is gegund. We hebben de middelen uitgetrokken en we hebben externe mensen aangetrokken, maar ik laat nog bekijken waar de gunningsprocedure op dit moment zit.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp·a): Minister, de verwachtingen in Gentbrugge zijn zeer redelijk. De mensen verwachten twee dingen, ten eerste dat de veiligheid onder en rond het viaduct 100 procent is gegarandeerd zodat mensen met een gerust hart hun kinderen naar school kunnen sturen wanneer ze daaronder moeten fietsen of stappen, en ten tweede dat het viaduct, dat er ondertussen al

50 jaar staat en voor steeds meer lawaaioverlast zorgt en de gezondheid bedreigt door de uitstoot van steeds meer fijn stof, daar niet nog eens 25 of 30 jaar blijft staan.

Daarom is het goed dat een studie naar een vervanging van het viaduct wordt opgestart. We kijken reikhalzend uit naar het resultaat, maar in Gent is de consensus stilaan dat de E17 in Gentbrugge het best onder de grond wordt gestoken in plaats van dwars door de woonkern.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.