

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



Zitting 1997-1998

10 februari 1998

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Interpellatie van de heer Jaak Gabriels tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie
Met redenen omklede motie

Interpellatie van de heer Carl Decaluwé tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de staat van de Vlaamse wegen
Met redenen omklede moties

Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

Dinsdag 10 februari 1998

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Leonard Quintelier

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.36 uur.*

Interpellatie van de heer Jaak Gabriels tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Gabriels tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie.

De heer Gabriels heeft het woord.

De heer Jaak Gabriels : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de Vlaamse Havencommissie heeft, op basis van de Sterkte- en zwakteanalyse die ze heeft laten uitvoeren, zeven aanbevelingen geformuleerd voor het havenbeleid van de Vlaamse overheid. Deze aanbevelingen zijn inmiddels aan de minister overgemaakt.

De bedoeling van de aanbevelingen is de concurrentiepositie die de Vlaamse havens de laatste 10 jaren hebben opgebouwd in de range Le Havre-Hamburg, niet verloren te laten gaan. Tussen 1990 en 1996 bedroeg de gemiddelde jaarlijkse groei van de vier Vlaamse havens samen 1,9 percent. Men verwacht dat de Vlaamse havens tegen 2005 meer dan 200 miljoen ton goederen zullen verhandelen. Dit betekent dat de trafiek zal toenemen met 45 miljoen ton.

Het marktaandeel van de Vlaamse havens in deze regio is de jongste twee jaren wel lichtjes gedaald. In 1994 bedroeg het 25 percent, in 1995 zakte het naar 24 percent en in 1996 bedroeg het nog 23,5 percent. Dit impliceert dat de trafiek gestaag groeit maar dat deze groei zich in de toekomst minder

sterk zal manifesteren dan in de ons omringende landen. Dit heeft de Vlaamse Havencommissie ertoe aangezet haar aanbevelingen aan de Vlaamse regering en in het bijzonder aan de minister over te maken. Deze aanbevelingen kaderen binnen een algemene visie die steunt op de verantwoordelijkheid van de lokale havenbesturen en op een flankerend beleid van de Vlaamse overheid. Dit flankerend beleid houdt in dat alle maatregelen moeten worden getroffen om de inspanningen van het bedrijfsleven en van de havenautoriteiten ten volle te steunen en te integreren in het globaal sociaal-economisch beleid. Dit betekent onder meer het ondersteunen van een proces tot netwerkvorming tussen de verschillende havens. Het opzetten van dit netwerk is een opdracht bij uitstek voor de havenbesturen en de havenbedrijven. De taak van de Vlaamse overheid heeft betrekking op het ondersteunen van dit proces, onder meer door middel van een gedegen promotiebeleid.

Bij dit beleid moet de aandacht uitgaan naar de verschillende kenmerken van het netwerk, meer bepaald een onbetwistbare mainport-functie van de haven van Antwerpen en duidelijke specialisaties en opportuniteiten in de havens van Gent, Zeebrugge en Oostende. Er mag evenwel geen sprake zijn van een voorkeursbehandeling voor een van deze havens.

Dit houdt trouwens verband met twee andere aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie, met name de vraag om gelijke werkingsvoorwaarden en meer objectiviteit bij de investeringsbeslissingen. Het vermijden van voorkeursbehandeling kan enkel worden gegarandeerd door klare regels op te stellen voor elke haven op het vlak van pensioenvoorzieningen, ter beschikking stellen van gronden, voogdij, financiële relaties, enzovoort.

Deze regelingen moeten het voorwerp uitmaken van een decreet op de zeehavens, dat blijkbaar op regeringsniveau maar niet van de grond wil komen.

Gabriels

Nochtans hebben alle Vlaamse havens zich op 7 januari 1997 geëngageerd om de bestaande ongelijke werkingsvoorwaarden te objectiveren en op te heffen. De omzetting hiervan door de Vlaamse regering en door de minister in een decretaal bindend kader blijkt echter ondanks alle mooie beloften niet voor morgen te zijn.

Hetzelfde geldt voor de objectivering van de investeringsbeslissingen. Er zijn inderdaad substantiële wijzigingen aangebracht aan de voorbereiding van investeringsbeslissingen. Aan de finale toewijzing van de investeringsmiddelen is echter weinig fundamenteels gewijzigd. Het is dan ook aangewezen dat een structurele en afdwingbare regeling wordt getroffen voor het gehele besluitvormingsproces tot op het niveau van de regeringsbeslissingen.

In de marge van de problematiek over de investeringen, kaartte de Vlaamse Havencommissie nogmaals het belang van goede hinterlandverbindingen aan. In de reeds vermelde aanbeveling van 7 januari 1997 drong de Vlaamse Havencommissie aan op meer investeringen op het vlak van transportinfrastructuur om een inhaalbeweging te kunnen uitvoeren. Men stelde onder meer voor om gedurende vijf jaar een jaarlijkse bijkomende inspanning te doen van 2,5 miljard frank. We hebben dit nog niet teruggevonden in de begroting van 1998.

Een andere aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie heeft betrekking op de noodzakelijke coördinatie binnen de administratie. Deze coördinatie is al te vaak zoek. Dit zorgt voor de nodige conflicten op het vlak van de beleidsuitvoering met betrekking tot wegeninfrastructuur, binnenvaartbeleid, enzovoort. Het opzetten van een task force binnen de bestaande verschillende administraties wordt dan ook met de grootst mogelijke argwaan bekeken.

Wat het inspelen op Europese initiatieven betreft, wijst de Vlaamse Havencommissie erop dat de Vlaamse overheid een veel te passieve en defensieve positie inneemt. Men beschouwt Europa te veel als een bedreiging, terwijl de grootste bedreiging schuilt in het feit dat Vlaanderen niet of onvoldoende inspeelt op de Europese opportuniteiten op het vlak van het Transeuropees Netwerk, de spoorwegpolitiek en de ondersteuning van research en technologie-ontwikkeling.

In dit verband moet trouwens worden gewezen op de verantwoordelijkheden en het falen van het

beleid terzake van de federale overheid. Aspecten zoals douane, veterinaire keuring en gezondheidsinspectie, overheidsbeleid ten aanzien van de spoorwegen en binnenvaart, en het opvolgen van de Europese regelgevingen zijn federale materies. Uit het gevoerde beleid – of beter, uit het gebrek aan beleid – blijkt duidelijk de desinteresse van de federale overheid voor de havenbelangen.

Aangezien dit een ernstig probleem is voor de betrokken havens, havenbesturen en havenbedrijven, is een structurele ingreep noodzakelijk. Bestaande structuren, zoals het interministerieel overleg, hebben hun gebreken terzake al meer dan eens aangetoond en zullen dan ook in de toekomst geen soelaas brengen voor deze problemen. De Havencommissie vraagt de Vlaamse overheid dan ook om de nodige stappen te ondernemen.

In haar laatste aanbeveling vraagt de Vlaamse Havencommissie aandacht voor de arbeidsvoorwaarden binnen het bevoegd paritair comité.

Ik stel me de vraag welke intenties de minister en de Vlaamse overheid hebben over heel deze problematiek. Vandaag, begin 1998, één jaar na de aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie op het vlak van de objectivering van het havenbeleid, en enkele maanden na de zeven inhoudelijke aanbevelingen van de Havencommissie, stellen we vast dat de Vlaamse regering nog steeds geen definitief ontwerp van decretaal kader aan het Vlaams Parlement kan voorleggen.

Dit is des te schrijnender als we vaststellen dat door dit Vlaams Parlement nagenoeg unaniem een resolutie is goedgekeurd die dezelfde krachtlijnen bevat als die van de Havencommissie voor een toekomstig havenbeleid. De eerste krachtlijn betreft de ontwikkeling van een strategische visie op het globale Vlaamse havenbeleid die rekening houdt met de standpunten van het Vlaams Parlement. Ten tweede moeten, binnen de budgettaire mogelijkheden, de kredieten voor investeringen worden verhoogd om de achterstand op de buitenlandse concurrenten in te lopen. Tot slot moet met bekwaame spoed een ontwerp van decretale regelgeving worden ingediend waarbij volgende elementen worden uitgewerkt : een uniform juridisch en bedrijfseconomisch basisstatuut en -instrumentarium, lokale verankering, gelijkwaardige werkingsvoorwaarden, een regelgeving op het vlak van objectieve investeringen met evaluatie- en sanctioneringsmogelijkheden, het bevorderen van een samenwerkend en coherent havennetwerk, en tot slot, het optimaal promoten van het Vlaamse

Gabriels

havennetwerk, rekening houdend met de specificiteit van elk havencomplex.

Ik vraag mij af wat er nog meer moet gebeuren om tot een decretaal kader te komen als alle rechtstreeks betrokken partijen, met name de havenbesturen, en alle politieke partijen het eens zijn over de krachtlijnen ervan.

Bovendien beschikken we over ontwerp teksten die nog dateren uit de ambtsperiode van minister Kelchtermans als minister van Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer. Het is dus niet nodig om van nul te beginnen met de redactie van een ontwerp-tekst. Misschien moet wel rekening worden gehouden met de nieuwe ontwikkelingen. Misschien is het wenselijk dat wij hiervoor nog wat meer tijd uittrekken, maar voor onze havens en voor onze economie is het hoe dan ook de hoogste tijd voor een decretale regeling.

Gezien het grote belang van deze materie wens ik de minister drie concrete vragen te stellen. Ten eerste, in welke mate zal de minister, en met hem de Vlaamse regering, rekening houden met deze aanbevelingen in het kader van het in de komende jaren te voeren havenbeleid? Ten tweede, in welke mate zal de minister rekening houden met de resolutie die door het Vlaams Parlement is goedgekeurd? Ten derde, hoe ver staat de minister met het decreet op de zeehavens? En aansluitend op deze derde vraag nog de volgende slotvragen: binnen welke termijn kan een behandeling in het Vlaams Parlement worden verwacht en wat zijn de factoren die een spoedige indiening, zoals gevraagd door het Vlaams Parlement, verhinderen?

De voorzitter : De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, naar aanleiding van een mondelinge vraag van 9 december 1997 over hetzelfde onderwerp heeft de minister mij toen geantwoord dat uit de studie van de Vlaamse Havencommissie, die inderdaad door Openbare Werken werd gefinancierd, vier belangrijke lessen kunnen worden getrokken.

Een eerste punt was dat de efficiëntie van het havenbeleid kan worden verbeterd door de oprichting van een havencel binnen de administratie Waterwegen en Zeewezen, met de bedoeling gepast te kunnen inspelen op de ontwikkelingen binnen de internationale instelling. Er wordt, zo

antwoorde de minister, een voorstel uitgewerkt om deze cel te implementeren. Kan de minister mij zeggen hoe ver het met dit voorstel staat?

Een tweede punt van de minister was – en daarin heeft hij gelijk – dat het verzekeren van gelijke werkingsvoorwaarden een essentiële opdracht is in het havenbeleid. Verder heeft de minister toen toegezegd om concrete stappen te zetten om meer aandacht te krijgen vanwege de federale overheid voor havengebonden materies waarvoor ze nog bevoegdheden heeft. Werd dienaangaande reeds iets concreets verwezenlijkt met die federale overheid?

Een derde punt uit de verklaring van de minister destijds is dat de voorstellen die werden gedaan inzake de verbetering van de besluitvormingsprocedure voor investeringen door hem in overweging worden genomen. Werd op dit vlak al enige voorde- ring geboekt?

Een vierde punt is dat de minister het proces van een betere netwerkvorming tussen de Vlaamse havens wil ondersteunen met respect voor de autonomie van de havenbesturen, onder meer door de investeringsstrategie af te stemmen op de sterke troeven van elke haven. Ik had graag vernomen of er op dit vlak reeds iets verwezenlijkt werd en welke initiatieven in dit verband reeds werden genomen?

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer de voorzitter, collega's, beide interpellanten zijn bij hun uiteenzetting uitgegaan van de conclusies en aanbevelingen die de Vlaamse Havencommissie geformuleerd heeft naar aanleiding van de studie Sterkte- en zwakteanalyses van de Vlaamse havens. Het spreekt vanzelf dat ik deze studie met de nodige aandacht heb doorgenomen. Ik wil er de nadruk op vestigen dat deze studie tot stand gekomen is door de samenwerking van de eigen administratie met de Vlaamse Havencommissie zelf.

Wat mijn antwoorden betreft, zal ik de drie concrete vragen van de heer Gabriels als leidraad nemen. Ik zal in mijn antwoorden ook de elementen verwerken waar de heer Huybrechts in zijn bijkomende vragen naar verwezen heeft.

De eerste vraag had betrekking op de mate waarin rekening wordt gehouden met de aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie. In de regeringsverklaring wordt gesteld dat Vlaanderen, door haar

Baldewijns

uitstekende ligging en infrastructuur, voorbestemd is om de rol van logistieke draaischijf binnen Europa ten volle te spelen. Vlaanderen moet door de adequate werking van haar havens dit logistiek concurrentievoordeel binnen Europa behouden en verder verbeteren. De goede werking van onze havens steunt in de eerste plaats op de slagkracht van de havenbesturen en de initiatieven vanuit de havenbedrijven.

De rol die de Vlaamse overheid hierin moet spelen, loopt via een adequaat flankerend beleid. Dit wil zeggen dat de Vlaamse overheid, in alle domeinen die tot haar bevoegdheid behoren, de voorwaarden dient te scheppen voor de havenbedrijven en -besturen om de Vlaamse havens ten volle te laten ontwikkelen. Het Vlaamse havenbeleid moet er dus op gericht zijn de inspanningen van het bedrijfsleven en van de havenautoriteiten ten volle te ondersteunen en te integreren in het globaal sociaal-economisch beleid. Dit laatste dient te gebeuren in nauwe samenspraak met de lokale havenbesturen en met respect voor hun autonomie.

Een en ander wil ook zeggen dat de Vlaamse overheid de promotieactiviteiten van de havens ook in het buitenland ten volle ondersteunt. In die richting werden reeds meerdere gezamenlijke initiatieven genomen. Gedurende de jongste jaren werden, in samenspraak met de Vlaamse Havencommissie, belangrijke inspanningen geleverd om de investeringsbeslissingen door een doorgedreven investeringsanalyse verder te objectiveren. Deze inspanningen moeten worden voortgezet om alle havens binnen de budgettaire mogelijkheden maximaal tot ontplooiing te laten komen. Ook werden de voorbije jaren bijzondere inspanningen geleverd om het investeringsbeleid te versterken. Ik verwijs in dit verband naar de verdieping van de Schelde en naar de recente beslissing van de Vlaamse regering met betrekking tot de bouw van een nieuw containerdok op de Antwerpse linkeroever. Ik ijver ervoor om deze investeringsinspanningen nog verder op te drijven.

In het Gentse werd de eerste fase van de uitbouw van het Kluisendok aangevat en werden de kredieten versneld vastgelegd. In Oostende worden belangrijke inspanningen geleverd en renovatiewerken uitgevoerd om de voorhaven tot een moderne roro-haven uit te bouwen. In Zeebrugge werd de OCHZ-terminal verlengd en uitgebouwd overeenkomstig een reële vraag van de maritieme sector. Binnen de administratie werden inmiddels, in nauwe samenwerking met de havenbesturen en

met de Vlaamse Havencommissie, reeds enkele task forces opgezet om op ad hoc-basis bijzondere problemen aan te kunnen pakken. Zo werden initiatieven genomen in verband met de reorganisatie van het loodswezen, met de promotie van Short Sea Shipping en met een standpuntbepaling over het Groenboek van de havens en de maritieme toegangswegen.

Om het Vlaamse havenbeleid mede gestalte te geven en te versterken heeft mijn administratie bovendien voorstellen geformuleerd om de haven-cel binnen mijn administratie Waterwegen en Zee-wezen te versterken en op een multidisciplinaire wijze verder uit te bouwen. Op die manier kan ook ten aanzien van de Europese ontwikkelingen, waar de heer Huybrechts naar verwees, en ten aanzien van de federale bevoegdheden een meer offensief beleid worden gevoerd.

De tweede vraag van de heer Gabriëls had betrekking op de uitvoering van de resolutie die door het Vlaams Parlement werd goedgekeurd inzake het Vlaams havenbeleid. Ik meen hier onrechtstreeks reeds gedeeltelijk op te hebben geantwoord. De studie Sterkte- en zwakteanalyses van de Vlaamse havens was een eerste aanzet voor de uitwerking van een strategische visie op het havenbeleid. Mijn administratie moet deze visie verder uitbouwen en vertalen naar concrete acties op de verschillende domeinen.

Overigens verwijs ik naar een aantal concrete initiatieven die ik terzake reeds heb genomen, waaronder de totstandkoming van het vervoersmodel voor de regio Antwerpen. Dit wordt momenteel trouwens onderzocht om het tot het hele Vlaamse grondgebied uit te breiden. Mede door dit instrument zal het mogelijk moeten zijn oplossingen aan te reiken voor de mobiliteit rond en in de havengebieden. Anderzijds wordt thans werk gemaakt van de hervorming van het zeewezen, waarvan het resultaat een concrete vermindering van de aanloopkosten naar onze havens zal zijn.

Wat de verhoging van de investeringskredieten van de havens betreft, verwijs ik naar de toezegging van de minister-president. Hij zei dat kredieten die binnen de Vlaamse begroting vrijkomen of zouden vrijkomen, voor infrastructuur kunnen worden aangewend. Een gedeelte hiervan zal dan zeker in de havensector worden geïnvesteerd.

Uw derde vraag betreft het decreet voor de zeehavens. Het bevorderen van de gelijke werkingsvoorwaarden tussen de havens moet gestalte krijgen in het nieuwe havendecreet. Verschillende denkk-

Baldewijns

ders en voorstellen hieromtrent werden uitgewerkt en ook met de havenbesturen besproken. Ik moet evenwel toegeven dat er nog geen voorstel op tafel ligt dat de goedkeuring of instemming kan krijgen van alle betrokken partijen. Dit is de enige verklaring voor de vertraging die we hebben opgelopen bij dit ontwerp.

Ik wil nog even concreet ingaan op een aantal vragen van de heer Huybrechts. Wat de havencel betreft, heb ik reeds aangehaald dat de procedure voor de oprichting loopt. Enkele ambtenaren werden reeds aangeduid en enkele anderen zullen worden aangeduid nadat we hierover een overeenkomst hebben kunnen bereiken met de minister van Ambtenarenzaken. Bij het oprichten van de havencel zullen vooral contractuele experts worden aangesteld.

Het spreekt voor zich dat de gelijke werkingsvoorwaarden een van de basiselementen moet zijn van een nieuw havendecreet.

Mijnheer Huybrechts, u stelde nog een vraag over de betrekkingen met de federale overheid. Niettegenstaande ik vind dat de ICVI, de Interministeriële Conferentie voor Infrastructuur, niet echt positief werk levert, moet ik toegeven dat diverse aspecten reeds werden behandeld door de federale overheid en dat reeds een aantal problemen werden opgelost. Ik denk hierbij aan de afschaffing van het Eurovignet voor havenwerktuigen, aan de aanpassing van de wetgeving over de veterinaire keuring en aan die over het vervoer in bulk van meststoffen, in casu ammoniumnitraat en dergelijke. Het is belangrijk dat we enige vooruitgang kunnen vaststellen.

De voorzitter : De heer Gabriels heeft het woord.

De heer Jaak Gabriels : Mijnheer de voorzitter, ik heb nog een heel concrete vraag. Ik weet dat men een minister niet mag ondervragen over zijn intenties, maar hij zegt dat er nog geen consensus bestaat over het havendecreet. Mijnheer de minister, hebt u een idee wanneer dit decreet zou kunnen zijn afgewerkt ? Ik wil dit natuurlijk niet op een week na weten.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer Gabriels, ik zou het ook niet op een maand na kunnen zeggen. Ik hoed mij voor elke pronostiek. Ik verkies dit zeer snel te kunnen voorleggen, maar er zijn aangelegenheden die een tijdje moeten sudderen vooraleer men ze gaar op tafel kan zetten. Enkele knel-

punten vergen nog wat tijd. Indien ik tot de vaststelling kom dat er geen overeenstemming mogelijk is, zal ik mij er samen met de regering over beraden en zien wat moet worden gedaan. Er worden heel wat creatieve oefeningen en denkkaders gemaakt, en ik hoop dat er uiteindelijk één de goedkeuring van de meeste besturen kan krijgen.

De heer Jaak Gabriels : Mijnheer de minister, mogen we er dan van uitgaan dat de aanbevelingen van het Vlaams Parlement en van de havencommissie de leidraad zullen vormen voor dit decreet ?

Minister Eddy Baldewijns : De aanbevelingen lopen parallel en dus kunnen we ze moeilijk terzijde schuiven.

De voorzitter : De heer Coens heeft het woord.

De heer Joachim Coens : Mijnheer de minister, het Europees kader komt slechts zijdelings aan bod. Onlangs verscheen een verslag van de Europese Commissie over de havenproblemen. Hoe wordt dit opgevolgd en welke consequenties heeft dit voor onze mogelijke investeringen en voor de manier van organisatie van onze Vlaamse havens ? Er is een grondige evaluatie op Europees vlak nodig. Via welk kanaal volgt u dit op ?

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer Coens, de vraag over Europa hebben we onszelf ook al herhaaldelijk gesteld. Onze administratie, in samenwerking met de Vlaamse Havencommissie en ondersteund door een extern bureau, onderzoekt de Europese gegevens ernstig. Ik verwacht hier binnenkort een omstandig rapport over. Dit wordt dus op een oordeelkundige manier opgevolgd.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Ik deel het enthousiasme van de minister met betrekking tot de samenwerking tussen de Vlaamse en de federale overheid niet. De minister vermeldde het dossier van het Eurovignet, maar ik moet er toch op wijzen dat pas schot in de zaak is gekomen nadat een aantal individuele federale parlementsleden, en niet de overheid, wetgevende initiatieven hebben genomen.

Ik zou de opmerking van de minister toch willen nuanceren. Over de zaak van de veterinaire keuring weet de minister waarschijnlijk beter dan ik dat er nog geen enkele vordering werd gemaakt.

De voorzitter : De heer Dumez heeft het woord.

De heer Paul Dumez : Het verheugt mij ten zeerste dat de minister een cel binnen zijn administratie zal oprichten. We moeten dit vooral toejuichen wegens het multidisciplinair karakter ervan. Het is goed dat men aan contractuelen denkt, want men moet de expertise halen waar ze zit. We zullen dus een bijzonder goede ondersteuning krijgen van de administratie voor heel Vlaanderen.

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer de voorzitter, ik zal mij nooit te optimistisch uitdrukken – misschien is dat mijn aard. Ik ben niet overdreven optimistisch over de resultaten, maar moet toegeven dat er vooruitgang werd geboekt. Ik denk dat zowel de parlementaire instellingen als de uitvoerende macht van het federale niveau een rol moeten spelen.

Ik dank de heer Dumez voor zijn benadering van de havencel. Ook ik ben ervan overtuigd dat de multidisciplinaire aanpak moet worden gewaarborgd. Wat mij vooral erg belangrijk lijkt bij zo een havencel, is dat we hierdoor een supplementaire continuïteit van het beleid kunnen garanderen. We proberen dit ook voor de openbare werken, maar in het kader van het algemeen beleid dat door de Vlaamse regering wordt gevoerd, speelt de havencel een centrale rol in het havenbeleid.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heren Beysen, Gabriels en Lachaert werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet uiterlijk 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn ingediend.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering uitspreken.

Het incident is gesloten.

– *De heer Jaak Gabriels, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

Interpellatie van de heer Carl Decaluwé tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Open-

bare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de staat van de Vlaamse wegen

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Decaluwé tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de staat van de Vlaamse wegen.

De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, eind vorig jaar werden een aantal cijfers bekendgemaakt over de staat van onze Vlaamse wegen. Volgens de Vlaamse Bouwfederatie is slechts één derde van onze wegen in goede staat. De Vlaamse Bouwfederatie verwijst daarvoor naar officiële gegevens van de Vlaamse overheid. Ik heb mijn best gedaan om die op te zoeken in allerhande verslagen en studies, maar ik heb deze gegevens nergens gevonden. Misschien zal iemand dit straks kunnen verduidelijken.

Uit de studie blijkt ook dat, in tegenstelling tot wat de meesten verwachten, de autowegen er nog het best aan toe zijn. Van de 1.764 kilometer autowegen in Vlaanderen is 40 percent in goede staat – nog niet eens de helft. Van de 5.016 kilometer eesterangswegen wordt slechts 31 percent als goed of zeer goed bestempeld. Van de 5.730 kilometer secundaire wegen in Vlaanderen is maar slechts 34,6 percent in goede of zeer goede staat. Gemiddeld is slechts een derde van de Vlaamse wegen in aanvaardbare staat. Iets meer dan 50 percent wordt als middelmatig omschreven door de Vlaamse Confederatie. 1.580 kilometer, dat is ongeveer 13 percent, staat geboekt als slecht tot barslecht. Die gegevens komen van de afdeling wegenbouwkunde van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

Diezelfde statistieken geven cijfers over de ouderdom van de wegverharding. Drie kwart van de wegverharding is meer dan 15 jaar oud. Ik heb daarover gepraat met technici. Ze vonden dit een normale zaak, maar veel hangt af van de wegverharding. Is die correct en volgens het lastenboek gelegd? Men betwijfelt of dit in het verleden altijd het geval was.

Van een derde van die wegen is de wegverharding meer dan twintig jaar oud. De wegverharding van de autowegen is jonger. Een derde daarvan is nog geen tien jaar oud, de helft is tien tot vijftien jaar oud. Toch is nog 20 percent ouder van vijftien jaar.

Het jaarboek van de LIN wijdt een heel hoofdstuk aan onderhoud en beheer van de infrastructuur. De

Decaluwé

administratie heeft een uitstekend onderhoudsprogramma ontwikkeld. Ze wil daar per type infrastructuur inspectie aan koppelen volgens de inhoud, de periodiciteit en de organisatie van het preventief onderhoud. Men heeft ook speciale bruginspecties in het leven geroepen omdat bruggen grotere risico's inhouden dan de gewone wegen. De inspectie is opgedeeld in verschillende klassen : de routine-inspecties – de R-inspectie -, de occasionele, algemene en bijzondere inspecties. De systematische inspecties moeten een concreet zicht geven op de staat van onze wegen om op het juiste moment en de juiste plaats onderhoud uit te voeren. De bedoelingen zijn blijkbaar goed, maar de cijfers blijven alarmerend. Ik heb de indruk dat er een systematisch gebrek aan geld is.

Vorige week heb ik nog inlichtingen ingewonnen bij uw administratie. Iedereen herinnert zich de zware vorstperiode van vorig jaar. De schade aan de wegen werd geraamd op 1 miljard frank. Hier van is nog steeds nauwelijks iets hersteld.

Een tweetal maanden geleden kwam de toestand van een brug over de Antwerpse ring uitvoerig aan bod in de media. Er zaten gaten in de brug. Ik werd daardoor gealarmeerd. De inspectie voerde een onderzoek uit en ried zonder meer de afbraak van de brug aan. Is dat inderdaad echt nodig ? En wat moet er gebeuren ?

Ik wil dit niet gelijkschakelen met het zware ongeval in Rekkem. Dat was niet aan de slechte staat van de wegen te wijten maar aan het rijgedrag van de chauffeur.

Volgens een communiqué investeert het Vlaams Gewest voor 10 miljard frank in veilige wegen. Aan het wegenprogramma voor West-Vlaanderen wordt per jaar 1,1 miljard frank besteed. 25 tot 30 percent daarvan gaat naar structureel en gewoon onderhoud. Dat contrasteert toch wel sterk met de 10 miljard frank voor veilige wegen. Ik veronderstel dat dat bedrag zal worden gespreid over enkele jaren.

Naar aanleiding van deze officiële cijfers wil ik u enkele vragen stellen, mijnheer de minister. Kunt u de vrij hallucinante cijfers van de bouwfederatie bevestigen ? Zo ja, welke conclusies trekt u daar dan uit ? Bent u bereid om een soort versneld inloopp programma uit te werken en in te stellen ? Welke modaliteiten en prioriteiten kunnen hierin meespelen ? Gaat u akkoord met de stelling van de bouwfederatie dat de overheid te weinig investeert in het onderhoud van de wegen ? Wat kunt u hier-

aan doen ? In welke mate kan onderzoek worden verricht naar de oorzaken van de slechte toestand van onze wegen ?

De kwaliteit van de gebruikte materialen en het uitvoeren van de offertes moet onder de loep worden genomen. De verhalen over de laksheid van de inspectie van enkele jaren geleden doen nog altijd de ronde. Een aannemer mocht af en toe gerust afwijken van het lastenboek. We betalen nu de tol van die zwakke controle. Ik pleit voor een scherp intern onderzoek. Welke wegen zijn er het slechtst aan toe ? Wanneer werden ze gelegd ? Wie heeft de werken uitgevoerd ? Ik besef dat dat geld kost, maar pas als we weten wie verantwoordelijk is, kunnen we optreden.

Een laatste vraag, mijnheer de minister, gaat over de autowegen. Ondanks een intensiever gebruik zijn die er beter aan toe. Hoe komt dat ? Wat wilt u eraan doen ?

De voorzitter : De heer Coens heeft het woord.

De heer Joachim Coens : Mijnheer de voorzitter, de heer Decaluwé heeft zijn vraag zeer uitvoerig gesteld. Niettemin wens ik te verwijzen naar een resolutie die tijdens de begroting in het Vlaams Parlement in december 1997 werd goedgekeurd. De heer Doornik, de heer Decaluwé en ikzelf hadden een resolutie ingediend over het onderhoud van de wegen.

Uit de begroting bleek immers dat er onvoldoende middelen waren om een einde te maken aan de structurele achteruitgang terzake. Men moest gedeeltelijk putten uit de gewone middelen en uit de investeringskredieten. In deze resolutie, die trouwens met een grote meerderheid in het Vlaams Parlement werd goedgekeurd, vroegen we een drietal punten te onderzoeken.

Het eerste punt betreft de evaluatie van de termijnen van uitvoering. Wordt bij de verkorte termijn van uitvoering van werken rekening gehouden met de prijs-kwaliteitsverhouding ? Ook vanuit de sector worden vragen in die richting gesteld.

Als tweede punt vragen we een betere spreiding in de aanbesteding van werken, zowel wat de onderhoudswerken betreft als de investeringen. Er moet voortdurend worden geïnvesteerd in de wegen. Investeringsmogelijkheden mogen bijvoorbeeld niet worden geconcentreerd op het einde van het jaar. Dit heeft bovendien een gunstig effect op de prijzen.

In het derde en laatste punt vragen we of het mogelijk is een inventaris op te maken van de ach-

Coens

terstand betreffende het onderhoud van de wegen, zodat we tegen de begrotingscontrole, met voldoende dossierkennis en cijfermateriaal, een kwantitatieve benadering kunnen maken. Zo kunnen we bij de begrotingscontrole de regering een dossier voorleggen over de structurele achterstand betreffende het onderhoud van de wegen.

De voorzitter : De heer Doomst heeft het woord.

De heer Michel Doomst : Ik denk dat iedereen de staat van de wegen vanuit zijn provinciale bril bekijkt.

Wat Vlaams-Brabant betreft, blijkt dat we voor dit jaar 1,4 miljard frank inschrijven voor investeringen en 410 miljoen frank voor onderhoud. De onderhoudskredieten worden aangewend voor de vaste kosten, de wegmarkeringen, de winterdienst, het gewoon periodiek onderhoud, schade en signalisatie, enzovoort, terwijl men voor het structureel onderhoud moet aankloppen bij het investeringsprogramma. Mijn vraag is dan ook of de minister kan becijferen welke verhoging noodzakelijk is om die onderhoudskosten op de kredieten te plaatsen waar ze thuishoren, in het kader van de komende begrotingscontrole en eventueel van de volgende begrotingen.

Is het niet mogelijk op een creatieve manier naar bijkomende middelen op zoek te gaan ? Men opteert steeds meer voor de oplossing van het rekeningrijden. De vrachtwagens zorgen op de wegen echter voor de grootste spoorvorming. Men stelt ook steeds meer de vraag om masten aan te brengen voor telefonische verbindingen. Is het niet mogelijk om op dat vlak de koploper te zijn om de inkomsten te verstevigen ?

Ik heb vernomen dat de component ouderdom en sleet op dit ogenblik niet doorweegt in de verdeling van de provinciale middelen. Men houdt dus geen rekening met de ouderdom van het wegpatroon. Is dit niet een correctie waarmee we in de toekomst rekening moeten houden ?

De voorzitter : Ik sluit me volledig aan bij de gestelde vragen. Ik beschouw het niet alleen als een zorg voor het wegdek zelf, maar ook voor de onmiddellijke omgeving. Het gaat ook over de netheid en het onderhoud van de omgeving van de autowegen, meer bepaald de parkings, de berm, enzovoort. In vergelijking met Frankrijk, Nederland en Duitsland komen we er niet goed uit.

Mijn vraag luidt dan ook of voortaan meer zorg kan worden besteed aan de netheid van de wegen en hun onmiddellijke omgeving.

Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Ik wil in de eerste plaats de verschillende interpellanten danken voor hun vragen. De jongste maanden is over deze onderwerpen veel gezegd en geschreven. Deze interpellaties bieden me de kans om ten gronde in te gaan op deze problematiek.

De heer Decaluwé vraagt of de cijfers van de Vlaamse Bouwfederatie al dan niet kunnen worden bevestigd. De cijfergegevens die de Vlaamse Bouwfederatie heeft gepubliceerd, kunnen afgerond als correct worden beschouwen. De zogenaamde officiële cijfers van de Vlaamse overheid waarnaar de Vlaamse Bouwfederatie verwijst, zijn immers afkomstig van de afdeling Wegenbouwkunde van de administratie Wegen en Verkeer. De cijfers zijn gebaseerd op de meetgegevens van de jaren 1995 en 1996 en weerspiegelen dus enkel het resultaat van het infrastructuurbeleid dat Vlaanderen in het verleden heeft gevoerd. Om het huidig infrastructuurbeleid te beoordelen dienen de meetgegevens van 1997 en 1998 te worden afgewacht. Op basis van de reeds beschikbare meetgegevens van 1997 kan echter wel reeds worden vastgesteld dat de negatieve trend van het verleden werd gestopt.

De resultaten van de meetcampagnes van 1995 en 1996 werden reeds eerder op het Belgisch Wegencongres gepubliceerd. De zoektocht naar een geschikte bestemming van het Vlaamse begrotingsoverschot van 1997 heeft blijkbaar aanleiding gegeven tot een vernieuwde aandacht voor de meetgegevens van de jaren 1995 en 1996.

De resultaten van de meetcampagnes moeten evenwel met de nodige omzichtigheid worden benaderd, zo niet kan men verkeerde conclusies trekken. Aangezien de wegen die als middelmatig worden beoordeeld een belangrijk aandeel vertegenwoordigen – meer dan 50 percent – is het nuttig hier wat dieper op in te gaan.

Voor de beoordeling van een wegvak worden vier parameters opgemeten : de spoorvorming, de langsvlakheid, de stroefheid en de oppervlakte van de beschadigingen. Voor de beoordeling van deze parameters worden interventiedrempels vastgelegd. Voor de spoordiepte bijvoorbeeld bedraagt de interventiedrempel zestien millimeter. Voor de globale beoordeling van een wegvak wordt nage-

Baldewijns

gaan voor welke van de vier parameters het wegvak het laagst scoort. De laagste van de vier scores geldt eveneens als globale beoordeling.

Voor drie van de vier parameters, namelijk spoorvorming, langsvlakheid en oppervlakte van de beschadigingen, scoren de wegen in hoofdzaak goed of zeer goed. Voor de parameter stroefheid wordt het merendeel van de wegen gecatalogiseerd als middelmatig. Niettegenstaande de stroefheid van deze wegen niet als goed of als zeer goed wordt omschreven, ligt de stroefheid toch boven de stroefheidsinterventiedrempel zodat de veiligheid van de weggebruikers op deze wegen op geen enkel moment in het gevaar is.

Zodra de interventiedrempel wordt bereikt, kan de stroefheid van een wegvak met een eenvoudige en relatief goedkope oppervlaktebehandeling worden verbeterd. Het groot aantal beoordelingen 'middelmatig' bij de stroefheidsmetingen wordt dan ook zeer dikwijls als minst goede parameter bevonden bij de globale beoordeling. Dit verklaart het grote aantal zogenaamde middelmatige wegen.

Belangrijk is ook het onderscheid tussen de structurele kwaliteit en de functionele kwaliteit van een wegvak. De structurele kwaliteit van een wegvak geeft een indicatie van de resterende levensduur van de wegstructuur. Enkel de functionele kwaliteit beïnvloedt de verkeersveiligheid. Een wegvak dat enkel op grond van structurele wegparameters als middelmatig of slecht beoordeeld wordt, is derhalve niet verkeersonveilig.

Tevens wens ik erop te wijzen dat er bij de beoordeling van de wegvakken geen onderscheid wordt gemaakt tussen de verschillende wegcategorieën. Voor een minder belangrijke gewestweg met een verkeersintensiteit van 2.000 voertuigen per dag gelden dezelfde interventiedrempels als voor een belangrijke autosnelweg met een verkeersintensiteit van 60.000 voertuigen per dag.

Indien de meetresultaten zouden worden geglobaliseerd op basis van het aantal voertuigkilometers in plaats van het aantal kilometers, dan zou het globale kwaliteitsniveau van het Vlaamse wegennet op papier aanzienlijk toenemen. Ik hoop hiermee aangegeven te hebben dat er verkeerde conclusies kunnen worden getrokken indien men de cijfers niet met voldoende omzichtigheid benadert.

Tot slot wil ik nog vermelden dat het aantal kilometers gemeente- en provinciewegen het tienvoud

bedraagt van het aantal kilometers gewestwegen. De globale indruk die de burger van de staat van het Vlaamse wegennet heeft, kan dan ook niet worden herleid tot de staat van de Vlaamse gewestwegen.

Ik kom dan nu tot mijn antwoord op uw vraag met betrekking tot het inloopprogramma. Zoals blijkt uit het indicatief meerjarenprogramma 1998-2000 dat ik aan het Vlaams Parlement heb medegegeeld, heeft het onderhoud van de wegen een hoge prioriteit. Gezien tussen de planning van onderhoudswerken en het beëindigen van de werken een periode van twee jaar voorbijgaat en het volledig opmeten van het Vlaamse wegennet ook twee jaar in beslag neemt, zijn de recente beslissingen die we in verband met onderhoudswerken hebben genomen nog niet zichtbaar.

Bij de keuze van concrete projecten is de staat van de wegen het belangrijkste element voor wat het hoofdwegennet betreft. Voor de andere wegen zijn, behalve de staat van de weg, ook de volgende elementen van belang: de veiligheid voor de verschillende weggebruikers, de leefbaarheid en de multimodale bereikbaarheid.

In het kader van de objectieve behoefte-analyse worden deze elementen gekwantificeerd en gecombineerd tot een prioriteitscore die toelaat de verschillende projecten onderling te rangschikken. In deze commissie werd reeds aangetoond welke oefeningen terzake werden gedaan. Een dergelijke methodiek werd reeds uitgewerkt voor de herinrichting van doortochten, de aanleg van fietspaden, en het herinrichten van zwarte punten.

In zijn derde vraag vroeg de heer Decaluwé of er al dan niet voldoende investeringen gebeuren. De Vlaamse Bouwfederatie stelt meer algemeen dat de Vlaamse overheid te weinig in infrastructuur investeert. De klachten van de Vlaamse Bouwfederatie hebben dan ook een ruimere draagwijdte dan het gebrek aan onderhoud van onze wegen. Het tekort aan investeringen manifesteert zich niet alleen in de sector wegen, maar ook in de sector waterwegen, waarover we daarnet nog spraken.

Naar aanleiding van het Vlaams Bouwoverlegcomité heeft de Vlaamse regering bij monde van de minister-president erkend dat er te weinig in infrastructuur wordt geïnvesteerd en dat de concurrentiepositie van Vlaanderen hierdoor in het gedrang komt. De Vlaamse regering heeft hier bij monde van de minister-president eveneens te kennen gegeven dat indien er een vrije beleidsruimte

Baldewijns

mocht ontstaan, die bij prioriteit zal worden gebruikt voor infrastructuur.

Naar aanleiding van het Vlaams Bouwoverlegcomité, heb ik ook gesteld dat er op de Vlaamse begroting waarschijnlijk – u zult mij begrijpen – nooit voldoende bijkomende middelen zullen vrijkomen om de infrastructuurnoden te lenigen en dat er gedacht moet worden aan bijkomende vormen van alternatieve financiering. De heer Decaluwé en de voorzitter hebben hier reeds voor gepleit.

Wat de investeringen in infrastructuur betreft, verwacht ik dat rond de eeuwwisseling de budgettaire middelen hoe dan ook zeer sterk moeten worden opgetrokken. Ik zal hier een verklaring voor geven. De autosnelwegen die vooral in de boom-periode van de jaren zeventig werden aangelegd, komen stilaan in aanmerking voor een groot onderhoud. De herstellingswerken ter hoogte van de E313 zijn de voorbode van een reeks grote onderhoudswerken die moeten worden uitgevoerd. Als deze werken binnen een beperkte budgettaire enveloppe moeten worden uitgevoerd, zullen ze onaanvaardbaar lang aanslepen. De aanleg van al deze wegen is immers in een beperkte periode gebeurd.

Mijnheer Decaluwé, in uw vierde vraag vroeg u of er onderzoek werd uitgevoerd naar de oorzaken van de slechte staat van de wegen. We hebben het hierover reeds gehad tijdens een vorige interpellatie of naar aanleiding van de begrotingsbespreking. Ik wil er toch nog even op ingaan. De hoofdoorzaak is het vrachtverkeer. Hierbij is de maximale aslast van 13 ton – voor Europa is dit 11,5 ton – een van de hoofdoorzaken. De combinatie van de toegelaten maximale aslast, het maximaal totaal gewicht en het aantal assen, leidt ertoe dat België in Europa tot de koplopers behoort voor wat de toegelaten belasting van het wegennet betreft. Dit speelt in het voordeel van de wegtransportsector, maar leidt wel tot hogere kosten op het vlak van wegenontwerp en -onderhoud voor de overheid en de belastingbetaler. In het kader van een Europese harmonisatie van de toegelaten aslasten zal Vlaanderen dan ook streven naar een verlaging van de maximaal toegelaten aslasten.

Als men rekening houdt met een jaarlijkse verkeerstoename van 2 à 5 percent volgens de wegcategorie, met de geleidelijke verhoging van het totaalgewicht van een vrachtwagen, met de verhoging van het aantal assen van een vrachtwagen, met de verhoging van het aandeel breedbandwielen –

de zogenaamde super singles – en met de verzwaaring van het assenspectrum, dan kan men vaststellen dat de agressiviteitsfactor van de gemiddelde vrachtwagen tussen 1965 en 1990 met 72 percent is toegenomen en dat de totale verkeersbelasting gestegen is tot 350 percent tussen 1965 en 1990. Ik geef u graag deze cijfers, want er kunnen wel nog andere conclusies aan worden verbonden.

Een dergelijke spectaculaire groei was in de jaren zestig niet te voorzien. Bij deze spectaculair toegenomen impact van de gemiddelde vrachtwagen moet rekening worden gehouden met het overlappen van vrachtwagens, een praktijk die courant voorkomt.

De administratie Wegen en Verkeer is zich momenteel terdege bewust van het sterk gewijzigde belastingsniveau van het wegennet. Bij de goedkeuring van het nieuwe 'standaardbestek 250' werd hiermee rekening gehouden. Recent werd ook de registratie van asfaltmengsels ingevoerd, wat zal bijdragen tot de verbetering van de kwaliteit van de wegen. Voor de registratie van de bitumineuze mengsels wordt een spoorvormingsproef uitgevoerd waarbij de weerstand van het onderzochte mengsel tegen spoorvorming wordt bepaald. Zo zijn de nieuwe types bitumineuze verhardingen, zoals splitmastiekasfalt en zeer open asfalt of fluis-terasfalt veel beter bestand tegen spoorvorming. Voor zwaarbelaste wegen zijn alleen de meest weerstandbiedende mengsels toegelaten.

Deze inspanningen zijn niet dadelijk voelbaar door de tijd die verloopt tussen het uitvaardigen van een maatregel en het gunstig effect hiervan op een redelijk deel van het wegennet. Deze periode beslaat minstens een vijftal jaar. Ook voor het bestek en de opvolging kunnen we u hierdoor geruststellen.

Mijnheer Decaluwé, ik zal nu uw laatste vraag beantwoorden, en zal daarna nog wat dieper ingaan op een aantal precieze vragen van andere commissieleden.

Hoe komt het dat de autowegen er beter aan toe zijn dan de secundaire wegen en welke conclusies trek ik hieruit? De betere staat van de autosnelwegen moet enerzijds worden gezocht in hun leeftijd en anderzijds in hun structuur. De autosnelwegen zijn bestemd voor zwaar en intens verkeer, alleen de spoorvorming is problematischer. De spoorvorming wordt vooral veroorzaakt door het toenevende zware verkeer.

Baldewijns

Wat is de ontwerplevensduur van een weg ? De asfaltwegen worden ontworpen voor een levensduur van plus minus twintig jaar en de betonwegen voor ongeveer dertig jaar. De wegen kunnen nooit allemaal tegelijk even jong zijn.

Het nieuwe onderhoudsprogramma werkt kostenbesparend, maar het vraagt bijkomend personeel voor inspectie en opvolging. Het bijkomend personeel werd op 90 mensen van niveau C geraamd. We kunnen die niet zomaar inzetten. De administratie vroeg – na enig denkwerk – aan de administratie Ambtenarenzaken om 22 extra personeelsleden te mogen aanwerven. De procedure loopt momenteel. Als we deze mensen krijgen, zouden we hen willen inzetten in een vijftal pilootprojecten. Dit kan gemakkelijk worden geëvalueerd en eventueel uitgebreid en bijgestuurd.

Het bedrag van 1 miljard frank is intussen zijn eigen leven gaan leiden. Uiteraard moet men dit in al zijn nuances bekijken. Wat kunnen we concreet doen met dat geld ? Met een bedrag van 1 miljard frank kan men de resterende levensduur van een weg met één jaar verlengen. Men zou met 1 miljard frank ook de onderhoudswerken kunnen spreiden en op een andere manier uitvoeren. De grote spectaculaire oplossing zal dit in elk geval niet bewerkstelligen.

Iemand noemde het bedrag van 10 miljard frank. Waar komt dat cijfer vandaan ? Dit is het totale budget voor het hoofdwegennet dat vooral wordt aangewend voor onderhoudsprojecten. Heel wat lokale projecten zoals herinrichting van doortochten impliceren de vernieuwing van de wegenverharding. Dat valt binnen dat budget. Daarnaast zijn er nog de kredieten op de administratieve begroting voor het onderhoud, bijvoorbeeld de kredieten voor elektromechanische werken.

Ik beschik niet over cijfers per provincie. Ik verwijs naar de uitleg over alle mogelijke parameters bij de begrotingsbesprekingen. U kunt er zeker van zijn dat ze objectief zijn.

Als men de onderhoudsachterstand werkelijk wil inhalen, heeft men inderdaad 10 miljard frank nodig. Een snelle inhaalbeweging lijkt me niet echt realistisch, zelfs niet met het nodige geld. Dat zou tot heel wat verkeershinder leiden. De spreiding van de onderhoudswerken heeft een reden en moet planmatig verlopen.

De heer Doomst heeft het gehad over eventuele bijkomende middelen. We kennen de problematiek van het Eurovignet en we weten dat dit op Europees vlak mogelijk is, maar het is alleen van toepassing op het vrachtvervoer. Bovendien is de opbrengst bestemd voor de federale instanties. Er is op dit ogenblik een nieuw systeem in de maak voor het gebruik van het openbaar domein (voor masten etc.). Daarbij wordt een bedrag vooropgesteld dat ongeveer een viervoud is van het huidige bedrag.

In het kader van het onderhoud hebben we het eveneens gehad over de meetsystemen. We hebben hiervoor een multifunctioneel meetvoertuig aangekocht voor een bedrag van 40 miljoen frank. Het biedt de mogelijkheid om snelle meetresultaten te maken. Op dit ogenblik bevindt het zich nog in een experimentele fase. We hopen echter dat het vanaf 1999 volledig operationeel zal zijn. Op die manier kan men met een snelle opvolging van de meetgegevens streven naar een optimale planning.

De voorzitter : De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Ik had graag nog een antwoord gehad op de problematiek van de bewuste brug op de Antwerpse ring. Is deze brug inderdaad zo gevaarlijk dat het beter zou zijn ze af te sluiten voor het verkeer ?

De minister heeft een uitgebreid technisch antwoord gegeven waarin hij zegt dat hij 10 miljard frank nodig heeft om de achterstand van de Vlaamse wegen in te lopen. Over welke periode gaat het dan ? Als het een periode van 5 jaren betreft, dan komt dit neer om 2 miljard frank per jaar. Ik vraag me echter af over welke middelen de minister op dit ogenblik beschikt om die inhaalperiode te halen.

Er zijn reeds verschillende resoluties, met reden omklede moties, enzovoort, geweest over de problematiek van de infrastructuur. Bent u, als minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, bereid om bij de volgende begrotingscontrole een inspanning te doen om die inhaalbeweging effectief te realiseren ?

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Wat de laatste vraag van de heer Decaluwé betreft, wil ik erop wijzen dat de extra ruimte waarover we vorige keer konden beschikken in het kader van de GIMV-operatie, voor ongeveer de helft werd ingevuld voor

Baldewijns

infrastructuurwerken. We zullen daarmee door-
gaan.

Wat de problematiek van de Antwerpse brug betreft, is de bruginspectie ter plaatse geweest. Ze heeft vastgesteld dat er op dat ogenblik geen risico voor de veiligheid was. Ik beschik momenteel niet over de precieze meetresultaten, maar ik kan ze u wel bezorgen.

Als men in een versneld tempo onderhoudswerken wil uitvoeren, zal men meer verkeershinder veroorzaken. We moeten dus een redelijke oplossing vinden. Het voordeel van de huidige aanwending van de middelen en de huidige werkwijze bestaat erin dat we de zekerheid hebben geen bijkomende achterstand te cumuleren. We behouden het niveau dat ons de mogelijkheid biedt om in een redelijk aantal jaren de achterstand bij te werken.

De voorzitter : De heer Coens heeft het woord.

De heer Joachim Coens : De minister heeft waarschijnlijk mijn vraag over de evaluatie van de uitvoeringstermijnen over het hoofd gezien. Men vraagt de sector voortdurend de termijn van uitvoering te verkorten wat aanleiding geeft tot kwaliteitsproblemen en prijsstijgingen. We hadden in onze resolutie van vorig jaar gevraagd dit te evalueren. Ligt die evaluatie in het verschiet ?

Een bijkomende vraag betreft het structureel onderhoud. Zal er een inventaris worden opge-
maakt ? Het structureel onderhoud valt eigenlijk onder de investeringskredieten en niet onder de gewone middelen. Op die manier wordt in het kader van de volgende begrotingscontrole duidelijk welke middelen momenteel bij de investeringen worden ingeschreven, maar eigenlijk thuishoren bij de gewone middelen.

Minister Eddy Baldewijns : Wat dit laatste betreft, heb ik mijn administratie gevraagd een onderbouwde nota samen te stellen ter voorbereiding van de begrotingscontrole. Ik ben uiteraard bereid dit hier te gepasten tijde ter inzage voor te leggen.

We hebben de uitvoeringstermijnen onder meer verkort om te vermijden dat bepaalde werven gedurende een bepaalde periode stil zouden liggen. We mogen immers ook niet uit het oog verliezen dat het stilleggen van een werf, die voor verkeershinder zorgt, bij de lokale bevolking een zekere wrevel creëert.

De heer Joachim Coens : Het is een goede zaak dat rekening wordt gehouden met de gevoeligheid van de bevolking, maar mijn vraag had vooral betrekking op de prijs-kwaliteitsverhouding. Het verheugt me dat u uw administratie de opdracht hebt gegeven dit te evalueren.

De voorzitter : De heer Doomst heeft het woord.

De heer Michel Doomst : Ik wou het nog even hebben over de ouderdomsverschijnselen. U zegt dus niet de ouderdom als werkelijke parameter te nemen omdat u in plaats van de structurele de functionele analyse hanteert. Gebeurt dit regelmatig om tot die analyse te komen ?

Minister Eddy Baldewijns : De structurele analyse is een oefening die om de twee jaar wordt uitgevoerd. De functionele analyse moet het echter mogelijk maken ingrepen te doen die tegemoet komen aan risico's die de veiligheid in het gedrang zouden kunnen brengen.

Met redenen omklede moties

De voorzitter : Door de heer Decaluwé en door de Penris werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten uiterlijk 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn ingediend.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering uitspreken.

Het incident is gesloten.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 16.12 uur.*
