

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



Zitting 1997-1998

23 oktober 1997

TOELICHTINGEN

**bij de middelen- en de algemene uitgavenbegroting
van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1998**

ADDENDUM

De Vlaamse regering stelt in haar beleidsplan voor Brussel dat ze een kwalitatief hoogstaand net aan Nederlandstalige voorzieningen wil uitbouwen ; dat de Brusselse Vlamingen dezelfde Nederlandstalige dienstverleningen moeten krijgen als elders in Vlaanderen ; dat het aanbod gelijkwaardig moet zijn met het Franstalig aanbod en dat tevens zal rekening gehouden worden met de specificiteit van Brussel.

Er is een duidelijke achterstand die moet ingehaald worden omdat de Vlaamse sportclubs in Brussel aan hun lot werden overgelaten. Een goed omlijnde samenwerking van alle instanties die bij het sportbeleid betrokken zijn en het optimaliseren van de sportinfrastructuur op lokaal en regionaal niveau zijn de krachtpunten.

Omdat, o.m. door het gebrek aan informatie van wat bestaat, nog niet kan uitgemaakt worden hoe één en ander op de meest rationele manier kan uitgevoerd worden, verdient het de voorkeur een aantal basisallocaties pro memorie te voorzien.

BEGROTING VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS – AWZ

I. Inhoudelijke invulling van het programma

1. Overzicht van het programma in globale cijfers per kredietsoort en in miljoen frank

	NGK	GVK	GOK
Totaal krediet 1996	380,0	8.736,4	9.226,4
Totaal krediet 1997	113,7	8.646,4	9.112,7
Totaal krediet 1998	104,1	9.447,8	9.689,1

2. Inhoudelijke omschrijving van de programma-doelstellingen

2.1. Strategische omschrijving

2.1.1. Beleidsvelden

De organisatieafdeling 64 – Administratie Waterwegen en Zeewezen concentreert zich hoofdzakelijk tot de investeringswerken en het buitengewoon onderhoud in de volgende sectoren.

64.00.63.21 – Tussenkost in de investeringen die worden uitgevoerd in de door de lagere openbare besturen beheerde havens ter ondersteuning van het beleid van de Vlaamse gemeenschap inzake zeehavens.

64.00.73.11 – Herbouw, vernieuwing en structurele herstelling van bruggen onder beheer van AWZ, de Dienst voor de Scheepvaart en de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen.

64.00.73.21 – Investeringsuitgaven en buitengewoon onderhoud ter ondersteuning van het beleid van de Vlaamse gemeenschap inzake de zeehavens en de maritieme toegangswegen.

64.10.73.21 – Investerings- en buitengewoon onderhoud ter structurele bevordering van de binnenvaart.

64.20.73.21 – Investeringsuitgaven en buitengewoon onderhoud inzake waterbeheersingswerken aan de kust (zeewering) en op de waterwegen al dan niet aan tij onderhevig.

In bijkomende orde zijn nog opgenomen milieuheffingen voor het bergen van baggerspecie, terugbetalingen aan de RMT, onroerende voorheffing, kosten voor blok- en shuttletreinen en schadevergoeding aan derden.

2.1.2. Beleidsdoelstellingen

Bruggen – De bruggen beheerd binnen AWZ, de Dienst voor de Scheepvaart en de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer worden om de drie jaar aan een inspectie onderworpen. Indien uit deze basisinspectie blijkt dat de brug ernstige gebreken vertoont, wordt een grondige inspectie gedaan door gespecialiseerde afdelingen binnen het departement.

Deze inspecties hebben aangetoond dat een aantal bruggen zich in een erbarmelijke toestand bevinden en niet meer veilig zijn om in normale omstandigheden hun functie te vervullen. Door de gespecialiseerde commissie over het beheer van de kunstwerken werden op basis van de inspecties lijsten opgesteld van bruggen die in eerste en tweede prioriteit te herbouwen en/of te herstellen zijn.

De bruggen die in 1998 worden hersteld komen allen voor op deze lijsten. Het is de bedoeling om alle bruggen die op deze lijsten voorkomen zo snel mogelijk te vernieuwen of grondig te herstellen.

De algemene toestand van het patrimonium van de bruggen moet op niveau gebracht worden zodat geen gevaarlijke en risicovolle toestanden meer voorkomen zo niet onmiddellijk kunnen aangepakt worden. Omwille van de beperktheid van kredieten is men er in een periode van 5 jaar nog niet in geslaagd alle gevaarlijke toestanden weg te nemen.

De regularisatie zal zeker nog 3 à 4 jaar in beslag nemen. Het is onthutsend te moeten vaststellen dat het ongeveer 10 jaar zal geduurd hebben om een aantal kunstwerken, die werkelijk tot op de draad versleten zijn en een groot gevaar vormen voor ongevallen, te herstellen omwille van de opgelegde kredietbeperkingen.

Havens en maritieme toegangswegen – Hier wordt een onderscheid gemaakt tussen subsidies die worden toegekend voor investeringswerken die uitgevoerd worden door lagere besturen en rechtstreekse investeringen en buitengewoon onderhoud in de havens en de maritieme toegangswegen.

De havens zijn de motor bij uitstek van het economisch leven in Vlaanderen en creëren economisch een grote toegevoegde waarde. Hierdoor zijn zij verantwoordelijk voor een belangrijk aandeel in de tewerkstelling zowel direct als indirect. De welvaart van de Vlaamse bevolking hangt in grote mate af van de economische activiteiten die in en rond de Vlaamse havens uitgevoerd worden. Het is dan ook evident dat toegang van en naar de Vlaamse havens, zowel vanuit zee als naar het hinterland optimaal moet zijn.

Bovendien moet de basisinfrastructuur van de havens zelf permanent geoptimaliseerd worden om de concurrentiestrijd met de havens uit de ons omringende landen niet te verliezen. Hierbij moet bijzondere aandacht besteed worden aan de bouw van containerterminals die zodanig moeten ingepland worden dat een maximale rotatie van de aanliggende containerschepen gegarandeerd wordt. De doelstelling die voor de Vlaamse zeehavens wordt nagestreefd is dat zij hun aandeel in de trafiek in de range Hamburg-Le Havre kunnen behouden zoniet verbeteren.

De verruiming van de maritieme toegangswegen tot onze Vlaamse havens is één van de belangrijkste opdrachten van het Vlaamse Gewest. Door de ondertekening van het verdrag tussen Vlaanderen en Nederland werd een belangrijke doorbraak gerealiseerd inzake de verruiming van de Westerschelde als aanloop naar de haven van Antwerpen. Deze werken vormen thans een topprioriteit en omvatten hoofdzakelijk de verdiepingsbaggerwerken, de ruiming van wrakken in de maritieme toegang en de uitvoering van milieumaatregelen. De verdieping zelf mag geen schade toebrengen aan de huidige natuurwaarden en de nodige herstellingen van natuurwaarden dienen gerealiseerd.

De verbindingen met het hinterland moeten zodanig worden aangepast en uitgebouwd dat de huidige en toekomstige goederenstroom kunnen worden verwerkt. Gelet op het langzaam verder dichtslippen van het wegennet en de daaraan verbonden congestiekosten, zullen zowel het spoor als de binnenvaart hierin een belangrijke rol kunnen spelen. Nieuw in deze begroting is dat artikels voorzien worden om blok- en shuttletreinen te kunnen subsidiëren bij de opstarting. Alhoewel de posten voorlopig pro memorie voorzien zijn, kan toch onmiddellijk worden ingespeeld op opportuniteiten die zich zouden voordoen.

Veel belang zal ook gehecht worden aan de verdere stimulering van het gecombineerd vervoer. Meer algemeen zal het havenbeleid verder gebaseerd worden op de opties die opgenomen zijn in de beleidsnota van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening.

Binnenvaart – In de laatste decennia is de mobiliteit zodanig toegenomen dat de wegen dichtslibben met alle negatieve gevolgen vandien voor de economie, de verkeersleefbaarheid, de veiligheid en het leefmilieu. Het bijkomend bouwen van autowegen neemt zeer veel ruimte in beslag wat momenteel maatschappelijk niet meer aanvaard wordt. De binnenvaart kan hier een volwaardig alternatief bieden. Vlaanderen beschikt over een dicht waterwegennet. Als transportmodus heeft de binnenvaart voldoende vervoerscapaciteit om zowel het huidige overaanbod aan transport van goederen langs de weg, als de voorziene groei over langere termijn aan te kunnen. Wanneer Vlaanderen als distributieland in Europa competitief wil blijven zonder verdere aantasting van de open ruimte, de verkeersleefbaarheid, de veiligheid en het leefmilieu, dan zullen de waterwegen hiervoor om strategische redenen het nodige alternatief betekenen. Het is evenwel noodzakelijk dat hierom de nog bestaande knelpunten op de hoofdtransportas worden weggewerkt.

De verbindingen met het buitenland inzake capaciteit moeten op elkaar worden afgestemd. De toegang van en naar de waterweg is de kaai langs waar de overslag van en naar de waterweg geschiedt. De bouw van kaaimuren is dan ook een belangrijk element in de valorisatie van de waterwegen.

Een aantal bestaande projecten die reeds jaren geleden gestart zijn zullen bij voorrang worden afgewerkt zodat de gedane investeringen kunnen gerendabiliseerd worden. Ruimtelijk zouden de nodige initiatieven moeten genomen worden opdat gronden gelegen langs de waterwegen als watergebonden worden gevaloriseerd en alleen in die functie een bestemming kunnen krijgen.

Tevens zouden alle Vlaamse zeehavens op een gabariet voor 1350 ton schepen met het hoofdvaarwegennet moeten verbonden zijn.

Omdat naast zijn transportfunctie de waterweg ook belangrijke andere functies heeft zoals de natuurfunctie, de recreatieve functie en de milieufunctie is het noodzakelijk dat de waterweg op een geïntegreerde manier wordt aangebracht. De huidige beperktheid van de budgetten voor de binnenvaart leggen een zware hypotheek op de geïntegreerde aanpak.

Momenteel worden binnen de administratie Waterwegen en Zeewezen beleidsplannen per bekken opge maakt die voornoemde functies van de waterweg catalogeren. Deze beleidsplannen tonen duidelijk aan dat een geïntegreerde aanpak noodzakelijk is.

Zee- en rivierwaterkering en -beheersing – Een tweede zeer belangrijke functie van de waterweg, naast het vervoer is de afvoer van het water en het beheersen van de waterpeilen en de afvoerdebieten. Zowel voor de rivieren als voor de zeekering staat deze functie rechtstreeks in relatie tot het beveiligen van de bevolking tegen overstromingen.

In het regeerakkoord van de Vlaamse regering wordt gesteld dat het programma ter bescherming van de burgers tegen overstromingen zal worden geïntensifieerd. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat Vlaanderen voor gans zijn grondgebied een uniforme veiligheid zal realiseren dat inzake veiligheidsniveau in overeenstemming is met de veiligheid geboden in de ons omringende landen.

Tevens is gesteld dat het urgentieprogramma waterbeheersing tegen 2002 moet gerealiseerd zijn. Deze realisatie komt echter zwaar in het gedrang door de steeds hogere eisen gesteld door de milieuwetgeving. Zo is het momenteel niet meer mogelijk om nog baggerspecie uit de Schelde te gebruiken bij de verhoging van de dijken voor het Sigmaplan.

In deze baggerspecie is vastgesteld dat bepaalde verontreinigingen de normwaarden overschrijden. Indien echter specie uit andere regio's die wel voldoet aan deze normwaarden moet aangevoerd worden, zal de kostprijs zodanig oplopen dat de realisatietermijn niet meer realistisch blijkt. Hier zullen fundamentele keuzes zich opdringen. Men dient echter te beseffen dat het beveiligen van de bevolking tegen overstromingen een topprioriteit is omdat men bij calamiteiten kampt met enorm hoge economische verliezen en schade om dan nog niet te spreken over het menselijk leed.

De volgende werken zijn nog te realiseren :

- het afwerken van het Sigmaplan op de aan tij onderhevige rivieren en het Maasdijkenplan in het bekken van de Maas ;
- het uitvoeren van strandsuppleties en meer algemeen het uitvoeren van het beleidsplan voor de kustverdediging ;
- het vernieuwen van een aantal vetuste stuwen op de binnenvaartwegen. Om deze projecten op een economische manier te realiseren worden in de mate van het mogelijke de waterbeheersingswerken gekoppeld aan de werken nodig voor het op diepte houden van de scheepvaartweg.

Bijkomende posten – Hier is vooral de post te vermelden voor de milieuheffingen. AWZ dient milieuheffingen te betalen op het bergen van baggerspecie alhoewel zij zelf niet de vervuiler is, maar in feite instaat voor de sanering ervan. Omdat een gedeelte van kredieten van AWZ moeten worden aangewend voor milieuheffingen, vertraagt het investeringsritme en wordt de termijn voor het uitvoeren van het urgentieprogramma voor de waterbeheersing steeds langer.

3. Operationele omschrijving van het programma

3.1. Beleidsinstrumenten

Voor **de havens en de maritieme toegangswegen** – Het voorzien van de nodige financiële middelen om de verdieping van de Westerschelde volgens de geplande timing te kunnen realiseren.

Voor **de binnenvaart** moet naast het voorzien van de nodige financiële middelen ook de regelgeving afgevoerd worden over de marktheroening met de begeleidende en stimulerende maatregelen voor de binnenvaart.

Voor **de zee- en rivierwaterkering** zijn naast de nodige financiële middelen ook de afwerking nodig van de regelgeving over de uitvoering van het dijkendecreet. Tevens is het belangrijk dat de milieuwetgeving bij toepassing op veiligheidswerken grondig wordt geëvalueerd en eventueel wordt bijgesteld indien een aanvaardbare beveiliging van de bevolking tegen overstromingen gewenst is binnen een aanvaardbare periode.

3.2. Uitgaven

De beleidsinstrumenten zijn hoofdzakelijk afhankelijk van regelgeving zodat een proportionele uitsplitsing van de uitgaven niet opportuun is.

2. Inhoudelijke toelichting (per basisallocatie)

1. Cijfermatig overzicht

64.00.03.30 – Terugbetaling RMT

	NGK	GVK	GOK	MACHT	VRK
Totaal krediet 1996	380,0				
Totaal krediet 1997		55,0	55,0		
Totaal krediet 1998		60,0	60,0		

De RMT is in vereffening en de maatschappij is ontbonden. Het krediet 1996 werd in 1997 van NGK overgebracht naar GVK en GOK. De verplichtingen ten aanzien van de RMT zijn fel verminderd. Het is evenwel mogelijk dat in 1998 nog een bepaald bedrag verschuldigd is aan het federale ministerie van verkeerswezen voor de uitlening van personeel.

64.00.12.50 – Milieuheffingen

	NGK	GVK	GOK	MACHT	VRK
Totaal krediet 1996		100	100		
Totaal krediet 1997		100	100		
Totaal krediet 1998		100	100		

De milieuheffing behelzen het wegwerken van de schulden uit het verleden voor 60 miljoen BEF per jaar. Dit bedrag is te verhogen met het jaarlijkse verschuldigd bedrag dat op 40 miljoen BEF wordt geraamd.

64.00.12.51 – Onroerende voorheffing

	NGK	GVK	GOK	MACHT	VRK
Totaal krediet 1996		100	100		
Totaal krediet 1997		100	100		
Totaal krediet 1998		100	100		

Deze basisallocatie is gecreëerd in 1997. De praktijk heeft geleerd dat 12 miljoen BEF onvoldoende was voor het betalen van de voorheffing. Er werd in 1997 een herschikking doorgevoerd. Voor 1998 is het nieuw geraamd cijfer ingevoerd.

64.00.31.22 – Subsidies voor werkingskosten met betrekking tot de opstarting van shuttle- of bloktreinen van en naar de Vlaamse zeehavens

Dit is een nieuwe basisallocatie gecreëerd in 1997. Er is nog geen krediet ingeschreven op deze basisallocatie (pro memorie opgenomen).

64.00.34.40 – Allerhande schadevergoedingen aan derden

	NGK	GVK	GOK	MACHT	VRK
Totaal krediet 1996		10,2	10,2		
Totaal krediet 1997	25,0				
Totaal krediet 1998	25,4				

In 1997 werd dit artikel terug als NGK opgenomen. Het bedrag voor 1997 en 1998 is het bedrag dat vermoedelijk in deze begrotingsjaren aan schadevergoeding zal moeten worden betaald.

64.00.51.11 – Investerings in de haven van Antwerpen in toepassing van de beslissing van de Vlaamse regering van 13 november 1991 punt 52.

	NGK	GVK	GOK	MACHT	VRK
Totaal krediet 1996		20,0	78,0		
Totaal krediet 1997		20,4	50,0		
Totaal krediet 1998		20,7	50,0		

64.00.51.22 – Investeringsubsidies voor de opstarting van shuttle- of bloktreinen van en naar de Vlaamse zeehavens.

	NGK	GVK	GOK	MAC	VRK
Totaal Krediet 1996	-				
Totaal Krediet 1997	-				
Totaal Krediet 1998	60,0				

Dit is een nieuw basisallocatie waarop voor 1998 een bedrag van 60 miljoen BEF is ingeschreven.

64.00.63.21 – Tussenkost in de investeringswerken uitgevoerd door de lagere besturen in de Vlaamse zeehavens.

	NGK	GVK	GOK	MAC	VRK
Totaal Krediet 1996		-	-		
Totaal Krediet 1997		1.585,7	1.670,0		
Totaal Krediet 1998		1.615,7	1.622,0		

Tot in 1996 waren de basisallocatie subsidies in de zeehavens en investeringen in de zeehavens en de maritieme toegang opgenomen in een globale basisallocatie. Vanaf 1997 is deze basisallocatie gesplitst.

64.00.73.11 – Herbouw, vernieuwing en structurele herstelling van bruggen.

	NGK	GVK	GOK	MAC	VRK
Totaal Krediet 1996		380,0	133,0		
Totaal Krediet 1997		388,7	273,0		
Totaal Krediet 1998		396,0	294,5		

Het ordonnanceringskrediet is aangepast aan de werkelijke behoefte.

64.00.73.21 – Investeringsuitgaven en buitengewoon onderhoud ter ondersteuning van het beleid van de Vlaamse Gemeenschap inzake de zeehavens en de maritieme toegangswegen ervan

	NGK	GVK	GOK	MAC	VRK
Totaal Krediet 1996		4.583,7	4.804,6		
Totaal Krediet 1997		2.887,1	2.949,3		
Totaal Krediet 1998		3.356,3	3.469,4		

De basisallocatie moet samen met basisallocatie 64.00.63.21 worden behandeld. Voor 1997 waren de werken voorzien op één enkele basisallocatie.

64.00.81.11 – Kapitaalinbreng voor de opstarting van shuttle- of bloktreinen van en naar de Vlaamse zeehavens.

Dit is een nieuwe basisallocatie die vanaf 1997 is opgenomen maar waarop nog geen krediet is voorzien. De basisallocatie is pro memorie opgenomen.

64.10.73.21 – Buitengewoon onderhoud en investeringsuitgaven ter structurele bevordering van de binnenvaart

	NGK	GVK	GOK	MAC	VRK
Totaal Krediet 1996		1.755,7	2.257,4		
Totaal Krediet 1997		1.740,3	2.036,1		
		(2.140,3)	(2.236,1)		
Totaal Krediet 1998		1.994,4	2.135,7		

Voor 1997 was voor de binnenvaart een kredietverhoging voorgesteld van 450 miljoen BEF met gelden afkomstig van de verkoop van de GIMV. Deze gelden zouden aangewend worden voor de bouw van kaaimuren (350 miljoen BEF) en voor de recreatie van de binnenvaart (100 miljoen BEF). Dit krediet is niet opgenomen in het voorgaand voorstel.

Rekeninghoudende met dit voorstel zouden de cijfers deze tussen haken zijn. Ten aanzien van het bedrag 1997 (met inbegrip van de GIMV) wordt het krediet 1998 aanzienlijk verminderd.

64.20.73.21 – Investeringswerken en buitengewoon onderhoud inzake waterbeheersingswerken, aan de kust, op de waterwegen en op de rivieren al dan niet aan tij onderhevig

	NGK	GVK	GOK	MAC	VRK
Totaal Krediet 1996		1.886,8	1.843,2		
Totaal Krediet 1997		1.869,2	1.979,3		
Totaal Krediet 1998		1.904,7	1.957,5		

De aanpassingen werden becommentarieerd bij het cijferoverzicht.