

VLAAMSE RAAD

ZITTING 1988-1989

29 MEI 1989

VOORSTEL VAN DECREET

— van de heer M. Schoeters —

**houdende uitvoering in de haven van Antwerpen van
een programma van dringende investeringen van algemeen belang**

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. INLEIDING

Antwerpen, eerste haven van het Gewest, motor van de economie

Met een trafiek van meer dan 90 miljoen ton goederen is Antwerpen veruit de belangrijkste haven van de Vlaamse regio. Meer dan 80 procent van de goederen, uitgevoerd door de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie, worden hier verscheept.

Het economisch belang van de Antwerpse regio voor gans de Vlaamse samenleving is dan ook enorm. Het is een industrieel en uitermate centraal gelegen commercieel centrum gericht op de haven, dat wereldwijd bekend en geapprecieerd wordt o.m. wegens de hoge vakbekwaamheid en werkkraft van zijn werknemers. De toegevoegde waarde voor de haven alleen, inclusief de toeleveringsbedrijven, kan reeds op meer dan 200 miljard frank geraamd worden. Dit betekent dat uit de haven jaarlijks 75 miljard frank aan belastingen in de schatkist stroomt. Houdt men rekening met al de bedrijven die ten dele hun opdrachten verkrijgen als gevolg van de activiteiten in de haven en met de particuliere consumptie die eruit voortspuit, dan is het duidelijk dat het belang van Antwerpen voor de schatkist preponderant is.

Doordat de activiteiten en de diensten gepresteerd in de Antwerpse haven geleverd worden aan buitenlandse bedrijven, hebben ze een gunstige invloed op de betalingsbalans. De rechtstreekse inkomsten verdiend in de haven aan buitenlandse deviezen, zijn op meer dan 40 miljard frank te ramen.

Buiten dit alles biedt de haven werk aan 75.000 personen en kan dus terecht bestempeld worden als de grootste werkgever van Vlaanderen en zelfs van het land.

De haven van Antwerpen is dan ook veruit de belangrijkste groeipool van de Vlaamse economie. Het is bijgevolg noodzakelijk bij voorrang de nodige investeringen uit te voeren. De huidige evolutie in de wereldhandel en de ingrijpende wijzigingen die daar worden vastgesteld zowel wat betreft oorsprong en bestemming als de aard en de wijze van vervoeren ; de nakende wijzigingen binnen de Europese Gemeenschap op politiek, economisch en infrastructureel vlak ; de nieuwe aanpak na de goedkeuring van de wetten op de regionalisering ; de noodzaak voor Vlaanderen om over een haven van eerste categorie op wereldschaal te beschikken, maken dat in het laatste decennium van deze eeuw een bijzondere inspanning moet gebeuren op alle vlakken die inspelen op het havengebeuren om de toekomst naar de volgende eeuw toe te vrijwaren.

Vermits de komende 10 jaar daarbij cruciaal zijn, is het noodzakelijk aan de investeringen in infrastructuur in de haven bijzondere aandacht te besteden en een deel ervan vast te leggen in een Decreet.

2. INVESTERINGSPROGRAMMA „ANTWERPEN 2000”

Een investeringsprogramma voor de haven van Antwerpen, gespreid over een periode van 10 jaar, kaderend binnen de budgettaire objectieven van de Vlaamse Regering, wordt vooropgesteld. Hoe dan ook wordt de vraag beperkt tot nog geen 10 procent van wat jaarlijks in de schatkist wordt ingebracht, zodat deze zeker als zeer bescheiden te bestempelen is.

Dit investeringsprogramma wordt vastgelegd in een ontwerp van Decreet.

Het moet toelaten een beperkt aantal economisch verantwoorde investeringen in de Antwerpse regio uit te voeren, hetgeen de haven toelaat in te spelen op de aan gang zijnde evoluties in het scheepvaartverkeer, de goederenbehandeling en in het bijzonder op de verwachte groei in het ééngemaakt Europa om also het hoofd te bieden aan de internationale groeiende concurrentie.

Dit kan slechts bereikt worden door de sterke punten en troeven van dit commercieel centrum uit te bouwen en de zwakke punten in de mate van het mogelijke weg te werken.

Dit wordt verwezenlijkt door :

- af te werken waaraan begonnen werd ;
- door renovatie en aanpassing van verouderde structuren om also een inwendige capaciteitsverhoging te krijgen zonder uitbreiding van het havenareaal ;
- uitbouw van economisch verantwoorde nieuwe haveninfrastructuur inspelend op de groeiende behoefte aan ruimte en containerterminals ;
- de modernisering en verbetering van de verbindingen met het hinterland door milieugerichte en bevolkingsvriendelijke projecten ;

— de verbetering van de openbare dienstverlening van het havenbedrijf, in het bijzonder door het opvoeren van investeringen die de veiligheid van de verkeersafwikkeling bevorderen.

Het programma der investeringen wordt in de volgende hoofdstukken toegelicht en verantwoord.

3. ONTWIKKELING IN HET SCHEEPVAARTVERKEER IN DE HAVENS

Nooit in de geschiedenis heeft de wereldhandel zo'n periode van vrijhandel gekend als dit na de tweede wereldoorlog het geval is. De overvloed aan grondstoffen en energie, de technische vooruitgang, de Gatt-overeenkomsten inzake handelsvrijheid en de akkoorden van Bretton-Woods omtrent de vaste wisselkoersen brachten mee dat de wereldhandel bijna elk decennium verdubbelde.

Onze havens, inzonderheid de haven van Antwerpen, hebben hierdoor een grote ontwikkeling gekend en recordomzetten laten noteren. Het havengebied werd verregaand geïndustrialiseerd en brengt welvaart tot ver buiten de regio.

3.1. De schaalvergroting in de scheepvaart

De toename van het handels- en goederenverkeer was niet mogelijk geweest zonder diepgaande wijzigingen en ontwikkelingen in de scheepvaart of het transport ter zee. De opgetreden ontwikkelingen hebben betrekking op de grootte en de aard van de schepen en de toegepaste vervoerstechnieken.

In afwachting van het realiseren van het verdiepingsprogramma 50'/48/43' voor de Westerschelde waarvoor het akkoord van Nederland vereist is, dient opwaarts Zandvliet het 42'/36' programma gerealiseerd.

Dit laat toe dat volgeladen Panamaxschepen het sluizencomplex Boudewijn-Van Cauwelaert en Kallosluis bereiken, die respectievelijk aansluiting geven op de gerenoveerde delen van de haven op de rechteroever en de Waaslandhaven op de linkeroever.

In afvaart zullen de schepen tot 36' voet diepgang, onder alle tij-omstandigheden (namelijk praktisch de gehele huidige container- en ro-ro-vaart) de haven kunnen verlaten.

De schaalvergroting van de scheepvaart brengt tevens mede dat binnen de dokken de infrastructuur op sommige plaatsen aan te passen is. Zo heeft het in- en uitvaren van het Delwaïdedok aanleiding gegeven tot schadevaringen en strandingen op het tegenoverliggend talud van het kanaaldok B-2. Het verbreden van het kanaaldok is dan ook nodig, teneinde het Delwaïdedok veilig toegankelijk te maken voor containerschepen van de derde generatie en grote massagoedschepen.

3.2. Structuurwijziging in de goederenbehandeling

Een tweede grote tendens die de zeehavens grondig veranderden is de structuurwijziging in de goederenbehandeling.

De kaaien aangelegd rond de eeuwwisseling konden tot voor kort nuttig gebruikt worden. Het invoeren van eenheidsladingen, de mechanisatie van de goederenbehandeling en het gebruik van steeds grotere zeeschepen die grotere hoeveelheden aanvoeren, zijn factoren die ertoe leiden dat de zeehavens van arbeidsintensief, meer kapitaalsintensief en vooral ruimtebehoevend worden. Dit probleem stelt zich vooral in het centrale gedeelte van de haven van Antwerpen gelegen tussen de Van Cauwelaert- en de Royerssluis.

Drastische aanpassingen dienen te worden genomen, zo niet dreigt de bestaande infrastructuur in deze zone totaal onaangepast en onproductief te worden zodat ze binnen een periode van 5 à 7 jaar in belangrijke mate onbruikbaar zal zijn.

De voornaamste handicaps van de infrastructuur in deze zone zijn :

- moeilijk en totaal verouderde verbinding met de Schelde ;
- onvoldoende waterdiepte voor moderne diepstekende schepen ;
- nauwe onaangepaste verbindingen tussen de verschillende dokken
- onvoldoende oppervlakte op de voorkaaien ;
- geen open opslagterreinen voor eenheidsladingen ;
- geringe belastbaarheid van kaaimuren en kaaiplateaus ;
- onvoldoende toegankelijkheid voor de binnenlandse transportmodi, te weten binnenvaart, spoor- en wegvervoer.

Niettegenstaande deze handicaps staat dit deel van de haven nog in voor een hoogwaardige arbeidsintensieve goederentrafiek van ca. 25 miljoen ton per jaar, Hansadok, en petroleuminstallaties buiten beschouwing gelaten. Hiervan is ongeveer 10 miljoen voor de dokkengroep 2de en 3de Havendok, Amerika- en Albertdok en 15 miljoen ton voor Leopolddok, 4de en 5de Havendok.

Men stelt echter vast dat wanneer een nieuwe fase van havenuitbreiding beschikbaar wordt (bijvoorbeeld Delwaïdedok) het centrale gebied door een aantal aldaar gevestigde bedrijven verlaten wordt. Verdere expansie op de rechteroever is echter niet meer mogelijk en de linkeroever is structureel voor deze trafieken niet geschikt. Het wekt dan ook geen verwondering dat nu reeds enkele bedrijven wegens hun aard dit havengebied dreigen te verlaten om uit te wijken naar buitenlandse havens als de noodzakelijke renovatie niet op korte termijn wordt doorgevoerd. De bestaande trafieken en werkgelegenheid kunnen slechts behouden blijven en uitgebouwd worden door de vergroting van de inwendige haven capaciteit.

De volgende renovatiewerken dienen bijgevolg met de hoogste prioriteit verwezenlijkt te worden zodat de infrastructuur aangepast wordt aan de moderne noden van overslag, opslag en transport.

1) Verdieping van het 5de Havendok, Amerika-, Albert-, 2de en 3de Havendok, zodat dit geschikt wordt voor Panamaxschepen met een tonnemaat van ongeveer 60.000 TDW, hetzij een toegelaten en gegarandeerde diepgang van 40'. Nu reeds worden regelmatig schepen elders in de dokken gelicht, vooraleer zij verder varen naar installaties, gelegen in dit gebied om behandeld te worden.

2) Verbreden van de verbinding tussen Amerika- en Albertdok.

3) Afwerken en het operationeel maken van de reeds uitgevoerde renovatiewerken langs de zuidzijde van het Amerikadok. (3de fase).

4) Verbreden van het Amerikadok en achteruit brengen van de kaaimuren langs de noordzijde in verschillende fasen.

5) Vervangen van de verouderde en totaal versleten Royerssluis door een nieuw kunstwerk aangepast aan de noden van de zeevaart en in het bijzonder de moderne duwvaart.

Enkel op deze wijze kunnen de beste ontwikkelingskansen gegeven worden voor dit havengebied en kunnen de investeringen om het Albertkanaal te ontsluiten voor de grote duwvaart gevaloriseerd worden. De nieuwe sluis zal een ontlasting betekenen voor de grote sluizen en de aansluitende dokken en bijdragen tot een veiligere en snellere scheepvaartontwikkeling, doordat een aantal scheepstypen in het bijzonder de binnenvaart via deze weg de haven zullen kunnen bereiken of verlaten.

6) Bouwen van diepe kaaimuren en aangepaste kaaiplateaus langs het Albertdok, 2de en 3de Havendok in verschillende fasen.

7) Vernieuwen van kaaiplateaus, 4de en 5de Havendok en Leopolddok in verschillende fasen (een deel van deze werken is in uitvoering).

8) Aanvulling van het 1ste Havendok en het oude Wacht-dok voor lichters (dokken die hun functie grotendeels verloren hebben) en geschikt maken van de gecreëerde ruimten voor opslag- en stapelplaatsen, alzo inspelend op de bekende vraag.

Tenslotte dient te worden vermeld dat de Antwerpse sluizen door intensief gebruik, schadevaringen, enz. dringend aan een algehele onderhoudsbeurt toe zijn en aan modernisering van een deel van hun uitrusting. Deze werken kunnen slechts uitgevoerd worden nadat de Berendrechtsluis geheel operationeel is.

Verder moeten op talrijke plaatsen binnen het havengebied werken van buitengewoon onderhoud worden uitgevoerd.

De merkwaardigste evolutie die de goederenbehandeling heeft gekend sinds de jaren zestig is evenwel de doorbraak van de containerisatie. De prognoses omtrent de groei van deze sector, uitgevoerd door buitenlandse gespecialiseerde Studiebureaus en het Studiecentrum voor de Expansie van Antwerpen laten veronderstellen dat de capaciteit van de bestaande en in uitvoering zijnde terminals onvoldoende zal zijn en dat bijkomende containerkaaien voor 1995 noodzakelijk zullen zijn om de verwachte groei en vraag naar containervervoer binnen de E E G op te vangen.

De planning en de bouw van een tweede containerterminal langs de Schelde is derhalve een noodzakelijk en prioritair project.

Bij de keuze van de inplanting dient de nodige aandacht besteed aan de nautische aspecten, in het bijzonder de verkeersafwikkeling op de Schelde, zodat de bereikbaarheid van haven en terminal in optimale omstandigheden kan gerealiseerd worden.

3.3. Industrialisatie

Een derde tendens in de havenontwikkeling was deze van de industrialisatie die tot een volledige metamorfose van de grote Westeuropese zeehavens, in het bijzonder Antwerpen, heeft geleid.

Na de uitvoering van het Tienjarenplan en de bouw van de Zandvlietsluis werden op vrij korte tijd alle aan diepwater-

gelegen terreinen in concessie gegeven aan industrieën en overslagbedrijven. Er zijn hier geen terreinen meer beschikbaar.

De verdere expansie werd veilig gesteld door de uitbouw van de Linkeroever. De recessie van de jaren tachtig heeft de uitbouw hier tijdelijk afgeremd. De huidige heropleving van de economie heeft evenwel een versnelde interesse voor de Linkeroever op gang gebracht.

Zo ontplooiën zich nu reeds meer dan 30 industriële en overslagbedrijven aldaar. Door industrie en overslagbedrijven samen werden voor ongeveer 125 miljard frank investeringen verricht of gepland. Momenteel werden ongeveer 6000 arbeidsplaatsen geschapen en werd de beschikbare kaailengte langs het Vrasenedok volledig aan overslagbedrijven toegewezen vooraleer het uitgebaggerd is. Op het huidige moment zijn geen bouwrijpe terreinen en in het bijzonder langs diepwater gelegen kaaimuren meer beschikbaar.

Nieuwe investeerders tonen belangstelling voor de ruimte beschikbaar bij de bouw van een nieuw dok, maar nemen een afwachtende houding aan zolang geen beslissing genomen wordt. De aanleg van het Verrebroekdok waarvan reeds een deel uitgegraven werd voor de bouw van **tunnelementen** van de Liefkenshoektunnel, verschaft deze mogelijkheid en dringt zich derhalve op. De bouw van het nieuw dok laat tevens toe de ongeveer 25 miljard, geïnvesteerd door de overheid op de linkeroever te rendabiliseren.

Aansluitend op de bouw van dit nieuwe dok dient volgens de behoeften, de infrastructuur voor wegenis en spoorweg, uitgebouwd.

Dit alles in afwachting dat de verruimde toegangsmogelijkheden tot de Linkeroever worden gerealiseerd. Voor het Baalhoekkanaal en de bijhorende sluis is het akkoord van Nederland nodig.

4. DE GROEIENDE EUROPESE EENHEIDSMARKT

Het havenverkeer zal de eerstvolgende jaren op ingrijpende wijze beïnvloed worden door de groeiende Europese eenheidsmarkt. De centrale ligging van Antwerpen in het Europa van morgen kan tot een verbetering van de concurrentiepositie van Antwerpen leiden.

In de in een Europees verband vrijgemaakte transportsector, waar de prijzen in hoofdzaak bepaald worden door de af te leggen afstand en de daaraan gekoppelde transportduur, moet de centrale ligging van Antwerpen normaal tot een verbetering van de concurrentiepositie leiden. De haven kan hierdoor de best mogelijke basis worden voor „physical distribution” in Europa. Een aantal bedrijven, ook het Antwerps Havenbedrijf, hebben reeds vroeger hierop ingespeeld.

Inderdaad, nu reeds beschikt Antwerpen over uitgebreide opslagterreinen en afdaken die het tot het grootste distributiecentrum van Europa maken. Om deze distributietaak naar behoren te kunnen en blijven vervullen, dienen de bestaande structuren en de haven in optimale conditie behouden te blijven en aangepast te worden aan de moderne vervoersvereisten en behandelingstechnieken en dienen voor elke modi in de haven optimale verbindingswegen met het hinterland te worden onderhouden en uitgebouwd.

4.1. Het wegvervoer

De huidige toestand met betrekking tot het wegverkeer in de Antwerpse agglomeratie wijst overduidelijk op een verza-

diging op verschillende plaatsen van de bestaande infrastructuur. Niet alleen in de haven, maar ook in hoofde van de noodzaak om de verkeersafwikkeling in de ganse Antwerpse regio vlot te laten verlopen, zijn aanpassings- en capaciteitsuitbreidingen nodig.

De volgende grote infrastructuurwerken dienen in functie van de haven verwezenlijkt :

4.1.1. De havenweg op de Rechteroever

Een volwaardige verbinding met Nederland is onbestaand. Vandaar dat het verkeer nu grotendeels langs de woonzones van Stabroek en in mindere mate Berendrecht en Zandvliet moet verlopen. Deze toestand kan tot het verleden gaan behoren door de aanleg van de Havenweg die de aansluitingswegen van de Liefkenshoektunnel en het noordelijke Havengebied verbindt met de Nederlandse grens, die van daaruit aansluiting geeft op het Nederlandse autowegennet.

4.1.2. De aanleg van een tunnel onder het Amerikadok en de Royerssluis

Het bouwen van een tunnel onder het Amerikadok die de weg langsheen de Schelde ter hoogte van het Noordkasteel direct verbindt met de Groenendaallaan, waar op het autosnelwegennet aangesloten wordt, biedt verscheidene voordelen.

Dit project maakt het mogelijk een deel van het zwaar verkeer, voornamelijk bestaande uit tankwagens komende en gaande naar de raffinaderijen en bestemd voor zuidelijke richtingen, weg te leiden van de weg doorheen de stad langsheen de Scheldekaaien.

Aansluitend kunnen enkele belangrijke planologisch noodzakelijke objectieven gerealiseerd worden. Immers, de mogelijkheid wordt geschapen dit gebied te renoveren en de weg langsheen de kaaien te moderniseren en een stadsvriendelijk karakter te geven waarbij het recreatief en toeristisch aspect aan bod komt. Tevens wordt de veiligheid, het leefmilieu en de leefbaarheid van dit gedeelte van de stad aanzienlijk verbeterd en zijn woonfunctie gereëvalueerd.

De tunnel verwezenlijkt de verbinding van het zuidelijk havengedeelte met het autowegennet. Het project kadert dan ook terzelfdertijd in het objectief om de haven nog beter op het hinterland aan te sluiten en om inzonderheid het zuiden van de haven te renoveren. Tenslotte draagt de aanleg van de tunnel bij tot de herindeling van de verkeersafwikkeling in de haven waardoor meer verkeer van de knelpunten op de Noorderlaan wordt weggeleid. Het project is bijgevolg prioritair. De tunnel dient gemaakt te worden op 2 x 3 rijstroken en geschikt te zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De uitgaven die aan de realisatie van dit project verbonden zijn, worden door de aanzienlijke baten zowel op industrieel als op planologisch en leefmilieuvlak meer dan volkomen verantwoord. Het is een levensnoodzakelijk project voor haven en stad.

4.1.3. De vierde wegverbinding onder de Schelde

De Liefkenshoektunnel zal slechts een beperkt verkeersaanbod wegtrekken van de Kleine Ring, de Kennedytunnel en de Waaslandtunnel.

De Liefkenshoektunnel zal voornamelijk het verkeer van de Waaslandshaven naar het noorderlijk deel van de haven op de Rechteroever aantrekken en omgekeerd. Wegverkeer

komende van de Rechteroever bestemd voor het zuidelijk deel van de haven zal blijven gebruik maken van de overbelaste Kleine Ring en de Kennedytunnel.

De inplanting van een vierde oeververbinding onder de Schelde ter hoogte van Oosterweel aansluitend op de bestaande wegeninfrastructuur op de Linkeroever en de tunnel onder de vernieuwde Royerssluis biedt de oplossing voor de ontlasting van de Antwerpse ring.

Om reden van leefmilieu en leefbaarheid van de Linkeroever is het hierbij aangewezen om de vierde wegverbinding onder de Schelde geen functie van verkeersweg voor zwaar verkeer mee te geven en het project zodanig uit te werken dat de tunnel kan aangesloten worden op de bestaande wegen op de Linkeroever, met minimale ingrepen.

4.1.4. Herprofilering Noord-Zuidassen en heraanleg verbindingswegen diverse terminals

De Scheldelaan en de Noorderlaan zijn de twee Noord-Zuidassen in het primaire wegennet van de haven. Door toename van het verkeer, gebrek aan kredieten en steeds zwaardere belasting door de havenwerktuigen zijn meerdere wegen over grote afstanden in slechte staat. Herprofileringswerken dringen zich op. Terzelfdertijd is het voor de vlotte verkeersafwikkeling nodig enkele ongelijkvloerse kruisingen, o.m. op de Noorderlaan, te bouwen.

4.2. De infrastructuur voor het spoorverkeer

De verkeersafwikkeling in het Antwerpse havengebied, 's werelds grootste spoorweghaven, geeft op heden aanleiding tot veel tijdverlies, in die mate zelfs dat andere havens van de grotere af te leggen afstand geen nadeel ondervinden.

Dit wil dus zeggen dat het huidige netwerk in de haven, de rangeermogelijkheden en de aansluiting op het hoofdnet voor ernstige verbetering vatbaar zijn. Belangrijke investeringen zijn hier essentieel voor de toekomst van de haven en moeten dus uitgevoerd worden. De belangen van de N.M.B.S., de haven, het Gewest en het Rijk lopen hier gelijk. Hierbij dient prioritair aandacht te worden besteed aan de uiterst kwetsbare beweegbare bruggen in het havengebied.

Deze beweegbare bruggen op de verbindingswegen in de haven zijn voor alle verkeersdragers hinderlijk.

Voor de scheepvaart zijn de bruggen aangebracht in de vernauwingen van de vaargeul en geven geregeld aanleiding tot schadevaringen.

Voor weg- en spoorvervoer betekent elke beweegbare brug bij een beweging een wegversperring.

Het spoorverkeer kan echter op het huidige moment enkel via deze beweegbare bruggen het havenareaal bereiken. Het buiten dienst stellen van een brug door schadevaring of technische redenen ontredert dan ook de gehele verkeersafwikkeling per spoor in 's werelds grootste spoorweghaven. Verscheidene bruggen zijn door schadevaringen en overbelasting door de zware moderne haventuigen en het interne verkeer ernstig beschadigd en zijn dringend aan vervanging toe. Het programma voorziet achtereenvolgens de vervanging of herstelling van de Kruisschansbrug, de Noordkasteelbruggen, Siberiabrug, Mexicobrug, Asiabrug en Petroleumbrug.

4.3. Het scheepvaartverkeer in de haven

De binnenscheepvaart is en blijft een belangrijke vervoersdrager voor de grote Europese havens. Zij zal dit ook voor

de toekomst blijven, indien de nodige infrastructuur voorhanden is. Immers, ze is niet alleen goedkoper dan de andere vervoersmodi, maar ook milieuvriendelijker en energiezuinig. Grote investeringen werden in het verleden door het Rijk gedaan om het waterwegennet aan de moderne noden aan te passen en om de verbindingen met de Europese havens te verbeteren.

Knelpunten blijven evenwel bestaan, zodat de gedane investeringen niet of slechts gedeeltelijk gerendabiliseerd worden.

4.3.1. Het Albertkanaal

De afwerking van het moderniserings- en verbredingsprogramma van het Albertkanaal, waarin sinds 1968 meer dan 25 miljard geïnvesteerd werd, wordt vertraagd door het gebrek aan kredieten om de laatste knelpunten te doen verdwijnen. Toch staat deze vervoersdrager in voor het grootste deel van het goederenvervoer te water in Vlaanderen en in het bijzonder voor het vervoer tussen Antwerpen en de Luikse regio.

In het Antwerpse dient de toegang tot het Albertkanaal aangepast en geschikt gemaakt voor de moderne 4-baksdwvaartkonvooien. Terzelfdertijd dienen de twee beweegbare bruggen die de toegangseul overspannen, vervangen te worden door een vaste oeververbinding, die aansluit op de Vosseschijs en de Groenendaallaan. Deze werken sluiten aan op de renovatie van de Royerssluis.

4.3.2. Wachtdok(voor)lichters

Inactieve binnenschepen liggen langs de oevers van het Albertkanaal, in het bijzonder op het smalste deel van Antwerpen — Merksem of langs kaaien in de Antwerpse dokken en hinderen de scheepvaartafwikkeling of de goederenbehandeling. Specifieke dokken, voorzien van de nodige faciliteiten waar lang opliggende lichters kunnen toeven zonder het actieve scheepvaartverkeer te storen, dienen voorzien te worden. Een eerste dok is te bouwen nabij de monding van het Albertkanaal in de Antwerpse dokken ; een tweede in het noorden van de haven nabij het Schelde-Rijnkanaal.

5. DIENSTVERLENENDE MAATREGELEN EN INVESTERINGEN

5.1. De havensleepboten

De uitbreiding van de trafiek, de schaalvergroting en de sterke toename van de gemiddelde scheepsgrootte, de ingrijpende verandering in de constructie van stukgoed, container- en massagoedschepen waardoor het nodige sleepvermogen sterker toeneemt dan de scheepsgrootte, heeft meegebracht dat een aantal sleepboten van het stedelijk Havenbedrijf te zwak worden voor het nodige sleepwerk. Ze zijn dringend aan vervanging toe. Daarenboven beginnen meer en meer zeeschepen de Waaslandhaven aan te lopen zodat ook daar sleepboten dienen gestationeerd. Een vervanging van de oudere sleepboten uit de jaren vijftig dringt zich op om in te spelen op de evolutie van de te behandelen zeeschepen.

De stadssleepboten in het dokkencomplex maken daarenboven een wezenlijk deel uit van de politionele functie van de Havenkapiteinsdienst en voeren verder diverse dienstverlenende functies uit, zoals bewaking, escorting, hulp aan schepen in moeilijkheden, brandbestrijding, bestrijden van de gevolgen van oliestortingen, milieubescherming, enzovoort.

Om te kunnen beantwoorden aan deze eisen, dienen ze permanent beschikbaar te zijn. Het opleggen van deze taak aan een privé-onderneming zou uitermate duur en deontologisch onverantwoord zijn.

Het is derhalve logisch dat de vervanging van de oude sleepboten prioritair wordt uitgevoerd om het sleepwerk in de haven, het politioneel toezicht en de overige toenemende dienstverlenende taken in de moderne haven te kunnen vervullen. Een programma van 10 sleepboten wordt vooropgesteld.

5.2. Havenradar

In de Antwerpse haven bestaat slechts een beperkte radardekking. Door het ontbreken van kredieten zijn grote gebieden en vooral verkeersintensieve knooppunten zoals het Delwaidedok, Amerika — 5de Havendok, Albertkanaal, Hansadok, Albertdok, enz. niet in het net opgenomen. De bestaande schermen laten daarenboven geen echte radarbegeleiding toe. De verdere voltooiing van het net is een prioritair project teneinde de verkeersafwikkeling op het water een vlotte en veilige manier te kunnen begeleiden en te laten verlopen.

6. OVERZICHTSSTAAT DER WERKEN -PROGRAMMATIE DER KREDIETEN

In bijlage is het volledige overzicht van de geprogrammeerde werken opgenomen.

7. FINANCIERING

De financiering van dit investeringsprogramma zal gedaan worden door het Gewest à rato van 100 procent voor de infrastructuurwerken, zoals dit ten andere is vastgelegd in het koninklijk besluit van 24 april 1970 met betrekking tot de financiële regelingen voor havenwerken.

Het Gewest zal 60 procent tussenkomen voor de suprastructuurwerken, voor dewelke de stad Antwerpen 40 procent zal betalen. Bovendien stelt de stad Antwerpen voor de haven op de Rechteroever, de vereiste gronden voor het uitvoeren van infrastructuurwerken kosteloos ter beschikking van het Gewest.

Als infrastructuurwerken worden beschouwd :

- baggerwerken ;
- graven van havendokken en dokken inbegrepen het aanwenden van gebaggerde specie voor ophogingen en aanvullingen ;
- aanleggen en renoveren van kaaimuren, taludbekledingen, steigers en over het algemeen al wat in verband staat met het meren van schepen ;
- aanleggen van kaai- en straatverhardingen, inbegrepen rioleringen ;
- kunstwerken van verkeerstechnische aard zoals bruggen en tunnels ;
- buitengewone onderhoudswerken aan sluizen, kaaien en kunstwerken.

De suprastructuurwerken omvatten de aanleg van het radarnet en de bouw van de nieuwe sleepboten.

De financiële middelen vanwege het Gewest voor deze prioritaire werken worden gegarandeerd in het Decreet door

opname van de vereiste minimale vastleggingskredieten, jaarlijks aan te rekenen op de begroting van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer en dit voor de periode 1990 - 1999. De daarmee verband houdende betalingskredieten moeten in overeenstemming met het ordonanceringsritme, op de begroting worden uitgetrokken.

M. SCHOETERS

VOORSTEL VAN DECREET

Artikel 1

Dit decreet regelt een in artikel 107^{quater} van de Grondwet bedoelde aangelegenheid.

Artikel 2

De hierna vermelde werken en leveringen ten behoeve van de haven van Antwerpen worden van algemeen belang en dringend verklaard. Zij zullen door het Vlaamse Gewest uitgevoerd of gesubsidieerd worden en aangerekend op de kredieten die jaarlijks op de begroting van het Vlaams Gewestministerie van Openbare Werken en Verkeer worden uitgetrokken :

— maritieme toegangswegen ; verdiepingswerken in de Zeeschelde opwaarts Zandvliet en aanpassing van het kanaaldok B 2 ter verbetering van de toegankelijkheid van het Delwaïdedok ;

— haven op de Rechteroever ; verdieping van de vaargeul in het Amerikadok, Albertdok, 2de en 3de Havendok, verbreding en verdieping van de verbinding Amerikadok — Albertdok, renovatie kaaimuren Amerikadok, Albertdok, 2de en 3de Havendok en baggerwerken, bouwen van een vernieuwde Royerssluis, inclusief een verkeerstunnel met aansluitingen op de Scheldelaan en de Kleine Ring, vernieuwen kaaiplateaus 4de en 5de Havendok en Leopolddok en aangevulde dokken, bouwen van een tweede containerterminal langs de Schelde, bouwen van een wachtdok voor lichters nabij het Albertkanaal en het Schelde-Rijnkanaal, buitengewone onderhouds- en aanpassingswerken aan de Zandvliet-, Boudewijn- en Van Cauwelaertsluis en op verscheidene plaatsen in de haven ;

— haven op de Linkeroever ; bouw van een container- en Ro-ro-terminal nabij de Kallosluis, verdiepingsbaggerwerken in de dokken en aanleg van haventerreinen, verbindingswegen, bouw van kaaimuren in het Verrebroekdok ;

— primaire verbindingen, aanleg van de havenweg rond de gemeenten Berendrecht en Zandvliet, vierde wegverbinding onder de Schelde aansluitende op de A 11 en de Scheldelaan, herprofilering Noord-Zuidassen, renovatie beweegbare bruggen in het weg- of spoorwegennet, modernisering van de toegang tot het Albertkanaal, bouw van een vaste oeververbinding aansluitend op de Groenendaallaan en Vossesdijstraat en renovatie van de spoorbruggen Dam, Deurne Bal ;

— dienstverlenende investeringen, aankoop van tien nieuwe sleepboten en uitbouw van een radarmet.

Artikel 3

De Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer is gemachtigd alle gewenste schikkingen te treffen met het oog op het vastleggen van het geheel der uitgaven, voorzien in artikel 2 tot een totaal beloop van 42.120 miljoen frank, gedurende een periode van tien jaar, gaande van 1990 tot 1999 inbegrepen en volgens de onderstaande programmering :

— verdiepingswerken in de Zeeschelde opwaarts Zandvliet voor het verwezenlijken van het 42'-36'-programma : 1990-1991 ;

- aanpassing van het kanaaldok B 2 ter verbetering van de toegankelijkheid van het Delwaïdedok voor grote massagoedschepen en derde generatie containerschepen : 1990 ;
- verdieping van de vaargeul in het Amerikadok, Albertdok, 2de en 3de Havendok en verwerking van de specie in nuttige aanvullingen voor uitbreiding van haventerreinen : 1990-1991, 1994-1995 ;
- verbreding en verdieping van de verbinding Amerikadok — Albertdok en verwerking van de specie in nuttige aanvullingen voor uitbreiding van haventerreinen : 1990 ;
- renovatie kaaimuren Amerikadok en baggerwerken : 1992 tot en met 1996 ;
- bouwen van een vernieuwde Royerssluis, inclusief de bouw van een verkeerstunnel onder de Royerssluis en het Amerikadok, aansluitend op de Scheldelaan en de Kleine Ring : 1990 tot en met 1996 ;
- renovatie kaaimuren Albertdok, 2de en 3de Havendok en baggerwerken : 1991 tot en met 1997 ;
- vernieuwen kaaiplateaus 4de en 5de Havendok en Leopolddok en aangevulde dokken : 1990 tot en met 1999 ;
- buitengewone onderhouds- en aanpassingswerken aan de Zandvliet-, Boudewijn- en Van Cauwelaertsluis (fenders, afsluit- en onderzoekcaissons) en op verscheidene plaatsen in de haven op de Rechteroever : 1990 tot en met 1999 ;
- bouwen van een tweede containerterminal langs de Schelde, inclusief studie en baggerwerken : 1990 tot en met 1993 ;
- bouwen van een wachtdok voor lichters en verwerken van de baggerspecie in nuttige aanvullingen nabij het Albertkanaal en het Schelde-Rijnkanaal : 1991-1992 ;
- bouwen van een container- en Ro-ro-terminal nabij de Kallosluis, inclusief alle aanpassingswerken, omleggingen en baggerwerken : 1991 ;
- verdiepingsbaggerwerken in de dokken en aanleg van industrie- en overslagterreinen : 1990 tot en met 1999 ;
- aanleg van verbindingswegen naar de nieuwe dokken, overslag- en industrieterreinen : 1990 tot en met 1999 ;
- bouwen van de kaaimuren in het Verrebroekdok : 1994 tot en met 1999 ;
- aanleg van de havenweg rond de gemeenten Berendrecht en Zandvliet : 1991 tot en met 1993 ;
- vierde wegverbinding onder de Schelde aansluitend op de expressweg A 11 en de Scheldelaan : 1996 tot en met 1999 ;
- herprofileringswerken Noord-Zuidassen, heraanleg verbindingswegen naar diverse tunnels met inbegrip van de aanleg van diverse ongelijkvloerse wegen : 1993 tot en met 1999 ;
- renovatie van beweegbare bruggen in het weg- of spoorwegennet, meer speciaal Kruisschansbrug, Noordkasteelbruggen, Siberiabrug, Mexicobrug, Asia- en Petroleumbrug : 1990, 1992, 1994 tot en met 1998 ;
- modernisering van de toegang tot het Albertkanaal met inbegrip van de bouw van een vaste oeververbinding aansluitend op de Groenendaallaan en Vossesdijkstraat en de renovatie van de spoorbruggen Dam, Deurne Bal : 1991, 1994, 1996, 1998 ;

- aankoop van nieuwe krachtige sleepboten : 1990 tot en met 1999 ;
- uitbouw van een functioneel radarnet in de haven : 1991 tot en met 1993.

Artikel 4

Om rekening te houden met de in artikel 2 voorziene uitgaven, worden jaarlijks minstens en te beginnen met 1990 de vastleggingskredieten, aangegeven in de hiernavolgende tabel, en de daarmee in verband staande betalingskredieten op de begroting uitgetrokken.

Jaar	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Vast- leg- gings- krediet (in mil- joen F)	4005	5085	5115	5085	4755	4055	4305	3305	3355	3055

Artikel 5

Het Gewest voert de infrastructuurwerken volledig op zijn kosten uit. De stad Antwerpen stelt in de haven op de Rechteroever de vereiste gronden kosteloos ter beschikking van het Gewest.

De infrastructuurwerken omvatten :

- baggerwerken ;
- graven van havendokken en dokken inbegrepen het aanwenden van gebaggerde specie voor ophogingen en aanvullingen ;
- aanleggen en renovering van kaaimuren, taludbekledingen, steigers en over het algemeen al wat in verband staat met het meren van schepen ;
- aanleggen van kaai- en straatverhardingen, inbegrepen rioleringen ;
- kunstwerken van verkeerstechnische aard zoals bruggen en tunnels ;
- buitengewone onderhoudswerken aan sluizen, kaaien en kunstwerken.

Artikel 6

De stad Antwerpen voert de suprastructuurwerken uit. De suprastructuurwerken omvatten de aanleg van het radarnet en de sleepboten. De erop betrekking hebbende uitgave wordt door het Gewest gesubsidieerd naar rato van 60 procent.

Artikel 7

Een overeenkomst tussen het Gewest en de stad Antwerpen regelt onder meer :

- a) de uitvoering van de infrastructuurwerken waarvan sprake is in artikel 5 van onderhavig decreet ;

b) de kosteloze overdracht naar het patrimonium van de stad Antwerpen van de aldus uitgevoerde werken, naargelang hun voorlopige keuring, met al de voordelen en lasten die hieruit voor de stad voortspruiten ;

c) het programma van werken en aankopen door de stad Antwerpen te verrichten en waarvan sprake is in artikel 6 van onderhavig decreet.

M. SCHOETERS

BIJLAGE

OVERZICHTSSTAAT DER WERKEN — PROGRAMMATIE

Raming der kredieten in miljoen frank van 1989

Projecten	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Totaal
1. Verdiepings- en verbredingsbaggerwerken — Schaalvergroting der schepen											
1.1. Verdiepingswerken in de Zeeschelde opwaarts Zandvliet voor het verwezenlijken van het 42'-36'-programma	150	150									300
1.2. Aanpassing van het kanaaldok B 2 ter verbetering van de toegankelijkheid van het Delwaïdedok voor grote massagoedschepen en derde generatie containerschepen.	350										350
Subtotaal	500	150									650
2. Rechteroever Uitbreiding en verbetering van basisinfrastructuur, sluizen, buitengewoon onderhoud en structuurwijziging in de goederenbehandeling											
2.1. Verdieping van de vaargeul in het Amerikadok, Albertdok, 2de en 3de Havendok en verwerking van de specie in nuttige aanvullingen voor uitbreiding van haventerreinen.	300	300			100	100					800
2.2. Verbreding en verdieping van de verbinding Amerikadok-Albertdok en verwerking van de specie in nuttige aanvullingen voor de uitbreiding van haventerreinen	700										700
2.3. Renovatie kaaimuren Amerikadok : 3de fase en baggerwerken			150	100							250
2.4. Renovatie kaaimuren noordzijde Amerikadok en baggerwerken				100	200	200	200				700
2.5. Bouwen van een vernieuwde Royerssluis, inclusief de bouw van een verkeerstunnel met aansluitingen (zie ook 4.2.)	50	100	2000	2000	2000	2000	1500				9650
2.6. Renovatie kaaimuren Albertdok, 2de en 3de Havendok en baggerwerken		200	200	400	300	300	200	100			1700
2.7. Vernieuwen kaaiplateaus 4de, 5de Havendok en Leopolddok en aangevulde dokken	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	500
2.8. Buitengewone onderhouds- en aanpassingswerken											
2.8.1. Aan de Zandvliet-, Boudewijn- en Van Cauwelaertsluis (fenders, afsluit- en onderzoekcaissons)		150	250	150							550
2.8.2. Verscheidene werken in de bestaande haven	100				100	100	100	100	100	100	700
2.9. Tweede containerterminal langs de Schelde, inclusief studie en baggerwerken	1500	2000	1000	1000							5500
2.10. Bouwen van een wachtdok voor lichters en verwerken van de baggerspecie in nuttige aanvullingen :											
2.10.1. nabij het Albertkanaal		250									250
2.10.2. nabij het Schelde-Rijn-kanaal			200								200
Subtotaal	2700	3050	3850	3800	2750	2750	2050	250	150	150	21500
3. Linkeroever Waaslandhaven — Ruimte en Industrialisatie											
3.1. Bouw van een container- en ro-ro-terminal nabij de Kallosluis inclusief alle aanpassingswerken, omleggingen en baggerwerken		400									400
3.2. Verdiepingsbaggerwerken in de dokken en aanleg van industrie- en overslagterreinen	350	250	200	600	300	200	100	100	50	50	2200
3.3. Aanleg van verbindingswegen naar de nieuwe dokken, overslag- en industrieterreinen	150	300	200	200	200	200	50	50	50	50	1450
3.4. Bouwen van de kaaimuren in het Verrebroekdok					1000	600	600	500	500	500	3700
Subtotaal	500	950	400	800	1500	1000	750	650	600	600	7750

Projecten	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Totaal
4. Primaire verbindingen met hinterland											
4.1. Aanleg van de havenweg rond de gemeenten Berendrecht en Zandvliet		300	400	300							1000
4.2. Aanleg van een tunnel onder de Royerssluis en het Amerikadok aansluitend op de Scheldelaan en de Kleine Ring	Pro memorie. Zie de bouw van te vernieuwen Royerssluis.										
4.3. Vierde wegverbinding onder de Schelde aansluitend op de expressweg A 11 en de Scheldelaan							1000	2000	2000	2000	7000
4.4. Herprofileringswerken Noord-Zuidassen, heraanleg verbindingswegen naar diverse tunnels, met inbegrip van de aanleg van diverse ongelijkvloerse wegen				50	50	50	50	150	150	200	700
4.5. Renovatie van beweegbare bruggen in het weg- of spoorwegennet, meer speciaal Kruisschansbrug, Noordkasteelbruggen, Siberiabrug, Mexicobrug, Asia- en Petroleum-brug	200		300		150	150	150	150	150		1250
4.6. Modernisering van de toegang tot het Albertkanaal, met inbegrip van de bouw van een vaste oeververbinding aansluitend op de Groenendaallaan en Vosseschijnstraat en de renovatie van de spoorbruggen Dam, Deurne Bal.		500			200		200		200		1100
Subtotaal	200	800	700	350	400	200	1400	2300	2500	2200	11050
5.0. Dienstverlenende investeringen ten behoeve van het havenbestuur. Subsidie ten laste van het Gewest.											
5.1. Aankoop van nieuwe krachtige sleepboten	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	1050
5.2. Uitbouw van een functioneel radarnet in de haven		30	60	30							120
Subtotaal	105	135	165	135	105	105	105	105	105	105	1170
Algemeen totaal	4005	5085	5115	5085	4755	4055	4305	3305	3355	3055	42120