

Vraag nr. 134
van 2 december 1997
van de heer MARC CORDEEL

Waterbouw – Investerings

Volgens het streefprogramma van het Vlaams Infrastructuurplan moeten er de komende tien jaar voor ruim 200 miljard frank aan waterbouwwerken worden uitgevoerd in Vlaamse havens en aan waterwegen. Dat klinkt veelbelovend, in de praktijk blijkt daar evenwel maar weinig van in huis te komen. Het wordt stilaan een afgezaagd deuntje, maar ook wat investeringen in de waterbouw betreft, bengelt België achteraan in Europa.

De investeringen in de waterbouw gaan al vijf jaar in dalende lijn en dit jaar dreigt een absoluut dieptepunt te worden bereikt. Voor de Vlaamse waterbouwers, die een sterke concentratie kennen in het Waasland, wordt de situatie onhoudbaar. In een "voorwoord" dat de minister schreef voor het jaarverslag van de Vlaamse Confederatie Bouw staat "dat een geïntegreerd beleid ook een trendbreuk impliceert waarbij de overheid sturend optreedt om een verschuiving van het wegvervoer naar alternatieve vervoersvormen aan te moedigen".

Om daar consequent gevolg aan te geven, moet de minister daar in de praktijk dan ook middelen voor uittrekken.

Daar komt nog bij dat de Vlaamse regering verkondigt extra geld te willen uittrekken voor werkgelegenheid. Welnu, de Vlaamse waterbouwbedrijven stellen 5.000 mensen tewerk, maar afdankingen zijn niet te vermijden wanneer er niet dringend veel meer in waterbouw wordt geïnvesteerd.

De Vlaamse regering maakt van werkgelegenheid een prioriteit en wil daar ook extra geld aan besteden. Heeft de minister initiatieven genomen om de werkgelegenheid in de waterbouw veilig te stellen door meer investeringen in deze sector ? Zo ja, om welke initiatieven en om welke bedragen gaat het ?

Antwoord

Ik kan de Vlaamse volksvertegenwoordiger mededelen dat de investeringen in de waterbouw de laatste vijf jaar nagenoeg ongewijzigd zijn gebleven, terwijl belangrijke beslissingen zoals de verdieping van de Westerschelde door de Vlaamse regering zijn genomen.

Door het niet gevoelig verhogen van de investeringskredieten is het volume werk dat op de markt wordt gebracht via aanbestedingen gestadig verminderd, wat de problemen voor de werkgelegenheid in de sector veroorzaakt.

Het is echter niet mogelijk binnen mijn begroting grote kredietverschuivingen te realiseren, omdat dit dan problematisch wordt voor de werkgelegenheid in de wegenbouw.

Het Vlaams Infrastructuurplan stelt dat voor de realisatie van het onvermijdbaar programma een investeringskrediet nodig is van 16 miljard per jaar voor de havens, de maritieme toegang, de binnenvaart en de waterbeheersing.

Om het jaarlijks onvermijdbaar programma te realiseren, zijn de kredieten niet voldoende ; laat staan het strategisch programma dat in een bijkomende investering voorzag van zowat 13,5 miljard per jaar. Het streefprogramma waarover de Vlaamse volksvertegenwoordiger spreekt, zou pas van toepassing zijn vanaf het jaar 2000, zodat het voorbarig is hier thans verder op in te gaan.

Ik wens echter te stellen dat bij de jaarlijkse indiening van de opeenvolgende begrotingen door de Vlaamse regering werd gesteld dat de aangroei van de begroting absoluut te beperken was tot de inflatie. Significante kredietverhogingen, alhoewel die werden gevraagd, waren evenwel niet mogelijk.

In het voorbije jaar wordt echter een gedeelte van de aandelen van de Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen (GIMV) op de markt gebracht. De kredieten die hierdoor ter beschikking komen voor de administraties die onder mijn bevoegdheid vallen, zullen worden aangewend voor de verbetering van de hoofdtransportassen en zullen passen in het geïntegreerd beleid dat ik voorsta, waarbij wordt gestreefd naar een verschuiving van het wegtransport naar de waterweg en de spoorweg.

De middelen van de GIMV zijn dus bijkomende middelen die in 1998 voor een gedeelte althans ten goede zullen komen aan de waterbouwkundige werken.

In de binnenvaart zal in 1998 een bijkomend bedrag van 350 miljoen frank aan de bouw van kaaimuren worden besteed en 250 miljoen frank aan het wegwerken van knelpunten op de binnenvaart.

Wil men echter de werkgelegenheid in de waterbouw op een duurzame wijze bestendigen en verbeteren, dan ben ik ervan overtuigd dat ook naar de toekomst toe bijkomende middelen noodzakelijk zijn.