

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1973-1974.

17 JANUARI 1974.

BEGROTING van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1974.

I. — AMENDEMENTEN VOORGESTELD DOOR DE HEER TIJL DECLERCQ.

TITEL II. BUITENGEWONE UITGAVEN.

Sectie I.

Eigenlijk Ministerie van Openbare Werken.

HOOFDSTUK III. VERMOGENSOVERDRACHTEN.

Vermogensoverdrachten aan de gemeenten en aan de provinciën.

Waterwegen.

Art. 63.14. — Rijkstegemoetkoming in de kosten van de werken die worden uitgevoerd in de door de lagere openbare besturen beheerde havens (blz. 37).

Het vastleggingskrediet van « 700 000 000 frank » in de zesde kolom (Nieuwe machtigingen 1974) verhogen tot

« 1 150 000 000 frank ».

(Vermee dering met 450 000 000 frank.)

Zie :

4-XVI (1973-1974) :

- N° 1: Begroting.
- N° 2: Amendementen.

Chambre des Représentants

SESSION 1973-1974.

17 JANVIER 1974.

BUDGET du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1974.

I. — AMENDEMENTS PRESENTES PAR M. TIJL DECLERCQ.

TITRE II. DEPENSES EXTRAORDINAIRES.

Section I.

Ministère des Travaux publics proprement dit.

CHAPITRE III. TRANSFERTS DE CAPITAUX.

Transferts de capitaux aux communes et aux provinces.

Voies hydrauliques.

Art. 63.14. — Intervention de l'Etat dans le coût des travaux à exécuter aux ports gérés par les administrations publiques subordonnées (p. 36).

Porter le crédit d'engagement de « 700 000 000 de francs » dans la sixième colonne (Autorisations nouvelles 1974) à

« 1 150 000 000 de francs ».

(Augmentation de 450 000 000 de francs.)

Voir :

4-XVI (1973-1974) :

- N° 1: Budget.
- N° 2: Amendements.

HOOFDSTUK IV.
DIRECTE INVESTERINGEN (CIVIELE).
Wegen, waterbouwkundige en andere werken.
Waterwegen.

Art. 73.04. — Kust, zeehavens en hun toegangswegen (blz. 41).

Het vastleggingskrediet van « 2 570 000 000 frank » in de zesde kolom (Nieuwe machtigingen 1974) terugbrengen op

« 2 120 000 000 frank ».

(Vermindering met 450 000 000 frank.)

VERANTWOORDING

1. Het blijkt dat de kredieten voor de tweede fase van de tunnel op de linkeroever (1^{ste} havendok) reeds werden vastgelegd in het begrotingsjaar 1973. Het daartoe in de begroting 1974 uitgetrokken krediet van 450 000 000 frank (zie het verantwoordingsprogramma blz. 140) is dus overbodig voor dat werk in kwestie.

2. Zonder de noodzaak van een normale voortzetting van andere werken op de linkeroever in het gedrang te brengen, komt het evenwel noodzakelijk voor voorrang te geven aan de bouw van het negende havendok, gezien de voortschrijdende verkeersontwikkeling op de rechteroever. Met het oog hierop wordt het onder artikel 73.04 geschrapte krediet overgebracht naar artikel 63.14.

T. DECLERCQ,
K. BLANCKAERT.

II. — AMENDEMENTEN
VOORGESTELD DOOR DE HEER GELDOLF.

TITEL II.
BUITENGEWONE UITGAVEN.

Sectie I.

Eigenlijk Ministerie van Openbare Werken.

HOOFDSTUK III.
VERMOGENSOVERDRACHTEN.

Vermogensoverdrachten aan de gemeenten en aan de provinciën.

Waterwegen.

Art. 63.14. — Rijkstegemoetkoming in de kosten van de werken die worden uitgevoerd in de door de lagere openbare besturen beheerde havens (blz. 37).

Het vastleggingskrediet van « 700 000 000 frank » in de zesde kolom (Nieuwe machtigingen 1974) verhogen tot

« 1 150 000 000 frank ».

(Vermeerdering met 450 000 000 frank.)

CHAPITRE IV.
INVESTISSEMENTS DIRECTS (CIVILS).
Routes, travaux hydrauliques et autres :
Voies hydrauliques.

Art. 73.04. — Côte, ports maritimes et leurs voies d'accès (p. 40).

Ramener le crédit d'engagement de « 2 570 000 000 de francs » dans la sixième colonne (Autorisations nouvelles 1974) à

« 2 120 000 000 de francs ».

(Diminution de 450 000 000 de francs.)

JUSTIFICATION.

1. Il appert que les crédits affectés à la deuxième phase de la construction du tunnel sur la rive gauche (première darse) ont déjà été engagés au cours de l'année budgétaire 1973. Le crédit de 450 000 000 de francs inscrit à cet effet au budget (voir programme justificatif, p. 140), est donc superflu en ce qui concerne les travaux en question.

2. Sans vouloir contester la nécessité de la poursuite normale d'autres travaux sur la rive gauche, il semble cependant nécessaire de donner la priorité à la construction de la neuvième darse, étant donné le développement accru du trafic sur la rive droite. A cette fin, le crédit supprimé à l'article 73.04 est transféré à l'article 63.14.

II. — AMENDEMENTS
PRESENTES PAR M. GELDOLF.

TITRE II.
DEPENSES EXTRAORDINAIRES.

Section I.

Ministère des Travaux publics proprement dit.

CHAPITRE III.
TRANSFERTS DE CAPITAUX.

Transferts de capitaux aux communes et aux provinces.

Voies hydrauliques.

Art. 63.14. — Intervention de l'Etat dans le coût des travaux à exécuter aux ports gérés par les administrations publiques subordonnées (p. 36).

Porter le crédit d'engagement de « 700 000 000 de francs » dans la sixième colonne (Autorisations nouvelles 1974) à

« 1 150 000 000 de francs ».

(Augmentation de 450 000 000 de francs.)

VERANTWOORDING

De bestendige aangroei van de havenactiviteit te Antwerpen, te water en te land, vergt een verdere uitbouw van de infrastructuur van de haveninstellingen.

Een aantal argumenten pleiten ten gunste van deze investeringen.

De aangroei van goederentransporten, ondanks het verlies van een gedeelte van de ruwe petroleumproducten (ca. 20 miljoen ton van een totaal van ca. 30 miljoen ton ruwe olie). De transporten nemen inderdaad toe in zulke mate dat gedurende de eerste negen maanden van 1973 ruim 5 miljoen ton goederen méér werden verscheept en ontvangen via de zeeweg dan in de overeenstemmende periode van 1972. De reden van die ontwikkeling is niet louter te zoeken in conjuncturele omstandigheden, maar wel in de toegenomen concurrentiekracht van de haven als geheel.

Dit blijkt eveneens uit het feit dat de vraag naar haventerreinen voor opslag van goederen, met het oog op distributie op het continent en in overzeese gebieden nooit zo evident was als ten huidige dage. Bedrijven met internationale faam blijken een uitgesproken belangstelling te hebben voor onze eerste nationale haven om aldaar distributiecentra voor hun producten tot stand te brengen.

Bovendien komt hoe langer hoe meer het gunstig effect van de selectief doorgevoerde industrialisering van een gedeelte van het havengebied tot uiting. Ruim 30 % van de goederen omzet ter zee genoteerd te Antwerpen, vindt zijn oorsprong of bestemming in één van de industrieën, die zich in het havengebied hebben gevestigd.

De havenuitbouw dient dan ook onverwijld verder te worden gezet. Hierbij moet, vanzelfsprekend, rekening worden gehouden met een zo economisch mogelijke besteding van de middelen.

De planning van de havenuitbouw van Antwerpen, opgesteld sedert jaren, na overleg met het departement van Openbare Werken, omvat een reeks van werken en van toerusting die het mogelijk moet maken de gang van zaken te volgen. Deze « ideale » planning en de daarmee verbonden financiering is, binnen de mogelijke budgettering, niet automatisch ten volle verwezenlijikbaar. Daarom is het noodzakelijk een minimumprogramma van havenwerken voor te stellen.

Dat programma omvat de bouw van een « Nieuw Havendok » en de voltooiing van de Zandvlietsluis, door de bouw van een tweede brug.

Het voorgestelde « Nieuw Havendok » heeft als hoofdzakelijke karakteristieken een lengte van 2200 m en een breedte die varieert van toegang tot eindpunt van 350 m tot 300 m. De lengte van de meergelegenheid belooft 4800 m. De waterdiepte is 16,75 m.

De bouw van dit dok beantwoordt vooreerst aan de behoefte van meergelegenheid en kaaiavakten, die door het aangroeiende en verwaarde havenverkeer ontstaan is.

Reeds nu, nog vóór de bouw is aangevat, overtreffen de aanvragen van bedrijven die aldaar hun activiteit willen uitoefenen, de mogelijkheden die het ontworpen havendok kan bieden.

Het in bedrijf nemen van het « Nieuw Havendok » zal toelaten tal van supermoderne los- en laadplaatsen voor stukgoederen en droge stortgoederen in te richten.

Tevens zullen omheen het dok grote terreinoppervlakten beschikbaar komen, die voor opslag van goederen op korte en lange termijn zullen kunnen dienen.

Het onder artikel 63.14 van de buitengewone begroting vermelde krediet van 340 miljoen frank is hiervoor onvoldoende.

De verwezenlijking van dit ontwerp is des te dringender daar er momenteel reeds méér vragen voor gebruik van het dok voorliggen dan er plaats beschikbaar zal komen.

Om met de bouw van het nieuwe dok te kunnen beginnen is er minimum een bedrag van 500 miljoen nodig op een totaal van circa 2 miljard.

De Minister zelf suggereerde in een brief aan de stad Antwerpen de budgettaire vastlegging te spreiden over 3 jaar.

Art. 63.19. — Toelage aan de stad Antwerpen voor de bouw van een pakhuiscomplex (blz. 37).

Het vastleggingskrediet van « 30 000 000 frank » in de zesde kolom (Nieuwe machtigingen 1974) verhogen tot

« 90 000 000 frank ».

(Vermeerdering met 60 000 000 frank.)

JUSTIFICATION.

En raison de l'augmentation constante des activités du port d'Anvers sur eau et sur terre, il faut y développer encore l'infrastructure des établissements portuaires.

Un certain nombre d'arguments militent en faveur de ces investissements.

Il y a l'accroissement du trafic des marchandises, malgré la perte d'une partie des produits pétroliers bruts (environ 20 millions de tonnes sur un total de quelque 30 millions de tonnes de pétrole brut). Les trafics augmentent en effet dans une mesure telle que, pendant les neuf premiers mois de 1973, quelque 5 millions de tonnes de marchandises de plus que pendant la période correspondante de 1972 ont transité par voie maritime. Ce développement ne doit pas simplement être attribué aux circonstances conjoncturelles, mais il est dû à l'accroissement de la capacité concurrentielle du port dans son ensemble.

Cela ressort également du fait que la demande de terrains portuaires d'entreposage de marchandises en vue de leur distribution sur le continent ou outre-mer n'a jamais été aussi nette qu'à l'heure actuelle. Des firmes de réputation mondiale font montre d'un intérêt marqué pour notre premier port national et veulent y installer des centres de distribution pour leurs produits.

Au surplus, les effets favorables d'une industrialisation sélective d'une partie de la zone portuaire se font de plus en plus sentir. Plus de 30 % des échanges de marchandises par voie maritime constatés à Anvers ont pour origine ou destination une des industries qui se sont établies dans la zone portuaire.

Il convient, dès lors, de poursuivre sans relâche l'extension du port. Il va de soi qu'en l'occurrence, il y a lieu de tenir compte d'une affectation des ressources aussi économique que possible.

Le planning relatif à l'extension du port d'Anvers, établi depuis de nombreuses années déjà d'un commun accord avec le département des Travaux publics, comporte une série de travaux et d'équipements qui doivent permettre de suivre la marche des événements. Ce planning « idéal », de même que le financement y afférent, ne sont pas entièrement réalisables dans les limites budgétaires possibles. C'est pourquoi il y a lieu de proposer un programme minimum de travaux portuaires.

Ce programme comporterait la construction d'une « Nouvelle Darse » et le parachèvement de l'écluse de Zandvliet et ce, grâce à la construction d'un deuxième port.

Les caractéristiques principales de la « Nouvelle Darse » proposée seraient les suivantes : une longueur de 2200 m et une largeur qui, de l'accès au terminus, varierait de 350 m à 300 m. La longueur des quais d'amarrage serait de 4800 m et l'eau aurait 16,75 m de profondeur.

La construction de cette darse répond, en premier lieu, aux besoins de lieux d'amarrage et d'espaces de quais, besoins qui sont nés du trafic portuaire croissant et du volume escompté de ce dernier.

Dès maintenant, c'est-à-dire avant que les travaux ne soient entamés, les demandes des entreprises désireuses d'exercer leurs activités dans ce secteur dépassent les possibilités que la darse projetée pourrait offrir.

La mise en service de la « Nouvelle Darse » permettra l'aménagement de bon nombre de débarcadères et d'embarcadères ultramodernes réservés aux marchandises en balles et aux marchandises sèches en vrac.

En outre, autour de la darse se trouveront libérées de vastes surfaces pouvant servir au stockage de marchandises à court et à long terme.

Le montant de 340 millions prévu à l'article 63.14 du budget extraordinaire se révèle insuffisant à cette fin.

La réalisation de ce projet est d'autant plus urgente que, pour l'instant, il y a déjà plus de demandes d'utilisation de la darse qu'il n'y aura de places disponibles.

Pour pouvoir entamer la construction de la nouvelle darse, seul un minimum de 500 millions de francs (sur un total d'environ 2 milliards) sera nécessaire.

Le Ministre a lui-même suggéré, dans une lettre à la Ville d'Anvers, d'étaler les engagements budgétaires sur une période de 3 ans.

Art. 63.19. — Subside à la Ville d'Anvers pour la construction d'un complexe d'entrepôts (p. 37).

Porter le crédit d'engagement de « 30 000 000 de francs » dans la sixième colonne (Autorisations nouvelles 1974) à

« 90 000 000 de francs ».

(Augmentation de 60 000 000 de francs.)

VERANTWOORDING.

Voor de bouw van het pakhuizencomplex, zou op basis van de reeds toegekende subsidiëring à ratio van 60 % dit krediet op 90 miljoen dienen te worden gebracht.

HOOFDSTUK IV.

DIRECTE INVESTERINGEN (CIVIELE).

Wegen, waterbouwkundige en andere werken.

Waterwegen.

Art. 73.04. — Kust, zeehavens en hun toegangswegen (blz. 41).

Het vastleggingskrediet van « 2 570 000 000 frank » in de zesde kolom (Nieuwe machtigingen 1974) terugbrengen op

« 2 120 000 000 frank ».

(Vermindering met 450 000 000 frank.)

VERANTWOORDING.

Zie de verantwoording van het amendement op artikel 63.14.

W. GELDOLF.

J. VAN ELEWYCK.

J. MANGELSCHOTS.

JUSTIFICATION.

En vue de la construction d'un complexe d'entrepôts et en prenant comme point de départ le subventionnement déjà accordé, qui est de l'ordre de 60 %, ce crédit devrait être porté à 90 000 000 de francs.

CHAPITRE IV.

INVESTISSEMENTS DIRECTS (CIVILS).

Routes, travaux hydrauliques et autres.

Voies hydrauliques.

Art. 73.04. — Côte, ports maritimes et leurs voies d'accès (p. 40).

Ramener le crédit d'engagement de « 2 570 000 000 de francs » dans la sixième colonne (Autorisations nouvelles 1974), à

« 2 120 000 000 de francs ».

(Réduction de 450 000 000 de francs.)

JUSTIFICATION.

Voir la justification de l'amendement à l'article 63.14.