

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



Zitting 1999-2000

26 november 1999

ONTWERP VAN DECREET

**houdende de algemene uitgavenbegroting
van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2000**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Jul Van Aperen
aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

de heren Jacky Maes, Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

Plaatsvervangers :

de heren Joachim Coens, Jos De Meyer, Bart De Smet, Eddy Schuermans ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Koen Helsen, Jacques Laverge, Didier Ramoudt ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren André Kenzeler, Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

*Zie :***15** (1999-2000)

- Nr. 1 : Ontwerp van decreet
- Nrs. 2 tot 4 : Amendementen
- Nr. 5-A : Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Huisvesting en Stedelijk Beleid
- Nr. 5-B : Verslag namens de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
- Nr. 5-C : Verslag namens de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden
- Nr. 5-D : Verslag namens de Commissie voor Cultuur, Media en Sport
- Nr. 5-E : Verslag namens de Commissie voor Economie, Landbouw, Werkgelegenheid en Toerisme
- Nr. 5-F : Verslag namens de Commissie voor Institutionele en Bestuurlijke Hervormingen en Ambtenarenzaken
- Nr. 5-G : Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening
- Nr. 5-H : Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

*Zie ook :***13** (1999-2000)

- Nr. 1 : Toelichtingen

16 (1999-2000)

- Nr. 1 : Verslag van het Rekenhof

INHOUD

Blz.

I. ALGEMENE BESPREKING	5
A. Inleidende uiteenzetting door de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie	5
Mobiliteit – Openbare Werken	5
1. Infrastructuur	5
2. Gemeenschappelijk vervoer	6
3. Regionale luchthavens	8
4. DAB Linkerscheldeoever	8
5. Binnenvaart	9
6. Havens	9
7. Waterbeheer	10
8. Zeewezen	10
Energie	11
B. Bespreking	12
I. Eerste vragenronde en antwoord van de minister	12
1. Algemene bedenkingen	12
– toetsing van de begroting aan het beleid	12
– onnauwkeurigheden en fouten ?	12
– globale beleidsvisie ?	15
– Publiek-Private Samenwerking (PPS)	15
2. Energie	16
– liberalisering en decreet energiebeleid	16
– alternatieve energie en steenkoolvergassing	17
3. Mobiliteit en openbare werken	20
– regionale luchthavens	34
– havens	35
– integraal waterbeheer	40
– het Demerbekken	43

– het Netebekken	45
– kust	46
II. Tweede vragenronde, antwoord van de minister en repliek van de leden	47
1. Vragen van de heer Jacky Maes	48
2. Vragen van de heer Carl Decaluwe	48
3. Vragen van de heer Jean Geraerts	50
4. Vragen van de heer André Denys	50
5. Bijkomende interventie van de heer Carl Decaluwe	51
6. Vragen van de heer Ludwig Caluwé	52
7. Vragen van de heer Johan Malcorps	52
8. Antwoorden van minister Steve Stevaert	53
II. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN INDICATIEVE STEMMINGEN	56
III. EINDSTEMMING	62
BIJLAGEN	63
Bijlage I. Antwoorden op de opmerkingen van het Rekenhof	65
Bijlage II. Het indicatief meerjarenprogramma	71

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie heeft de haar toegewezen bepalingen van het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2000 behandeld op 18 en 25 november 1999.

Na een toelichting door de minister volgde een discussie over het beleid inzake openbare werken, vervoer en energie tussen de leden van de commissie en de minister. Deze besprekingen werden gegroepeerd in het eerste gedeelte van dit verslag. Het tweede gedeelte bevat naast de artikelsgewijze bespreking ook de indicatieve stemmingen. Het antwoord op een aantal opmerkingen van het Rekenhof wordt als bijlage 1 bij dit begrotingsverslag gevoegd. Het zogenaamd indicatief driejarenprogramma wordt als bijlage 2 bij dit verslag gevoegd.

I. ALGEMENE BESPREKING

A. Inleidende uiteenzetting door de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie

Vier maanden geleden werd door de Vlaamse regering een ambitieus regeerprogramma vooropgesteld. Mobiliteit was hierin een belangrijk hoofdstuk. Twee maanden geleden werd die ambitie herhaald in de septemberverklaring van de minister-president. Vandaag is in de verwezenlijking van de vooropgestelde doelen inzake mobiliteit reeds een eerste stap gezet. De krachtlijnen vinden hun vertaling in de voorgestelde begroting voor het jaar 2000.

Mobiliteit – Openbare Werken

Het mobiliteitsbeleid wordt gevoerd onder de vorm van een “tweesparenbeleid”.

Enerzijds wordt de noodzakelijke infrastructuur op een weloordachte manier geoptimaliseerd. Hierbij geniet de veiligheid van de zwakke weggebruiker en de leefbaarheid van de woonomgevingen permanente aandacht.

Anderzijds wordt gepoogd een gedragswijziging bij de mensen te bereiken voor meer gebruik van het openbaar vervoer. Dit is immers het enige vervoer-

systeem dat in staat is een oplossing te bieden voor de congestie in het verkeer.

1. Infrastructuur

Er wordt naar gestreefd het bestaande wegennetwerk optimaal te benutten. Verbeteringen worden aangebracht om de veiligheid te verhogen. Ontbrekende schakels, de zogenaamde “Missing Links”, worden bekeken om de efficiëntie van het bestaande netwerk te optimaliseren. Uitgangspunt hierbij is het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Ook de telematica wordt proefsgewijs geïntroduceerd om de verkeersafhandeling te verbeteren. Voor de uitbouw van een Vlaams verkeersbeheerscentrum wordt in 100 miljoen frank voorzien in de begroting.

De doelstelling is de “mobiliteit” in al zijn facetten te vrijwaren en op die manier de economie niet te laten stokken door een hogere kostprijs voor vervoer of niet tijdig geleverde producten. Het lijdt geen twijfel dat een stijgende congestie van het wegverkeer schadelijk is voor het gewest/land waarin wij leven en waarin wij actief zijn.

Om de verkeersveiligheid op de bestaande wegeninfrastructuur te blijven garanderen en om de kosten in de toekomst binnen de perken te houden, wordt een belangrijk deel van de begroting van Openbare Werken besteed aan het onderhoud ervan. Dit omvat naast het klassieke “beton- en asfaltwerk” (bv. herstellen spoorvorming) ook het groenonderhoud, de signalisatie, de “winterdienst” en de strijd tegen het zwerfvuil.

De aanleg en het noodzakelijk onderhoud van de gewestwegen vergt jaarlijks een belangrijk krediet. Voor de financiering van de uitbreiding van het wegennet met de meest noodzakelijke verbindingen, worden voorbereidende studies gestart naar de mogelijkheden inzake publieke-private samenwerking (PPS).

Specifiek om de verkeersveiligheid te verbeteren, zullen de zwarte punten in het wegverkeer worden heraangelegd. Maximaal zal hierbij gebruik worden gemaakt van rotondes. Om de veiligheid tijdens wegenwerken te verhogen, wordt een éénvormig bestek opgesteld dat een algemene kwaliteitsverhoging van de veiligheidsvoorzieningen moet waarborgen. Ook wordt, gedurende een periode van twee jaren, een bijkomende inspanning geleverd om te voorzien in een voldoende aantal botsabsorbeerders die de arbeiders beschermen tegen een aanrijding bij wegenwerken op autosnelwegen.

Het gebruik van de wegen is geen alleenrecht van koning auto, andere vervoermiddelen worden uitgespeeld als substituut. In het bijzonder de fiets. Het is reeds eeuwen geleden dat het wiel werd uitgevonden. Dit betekende op dat ogenblik een wereld veranderende evolutie. Vandaag moet de fiets, of althans het veralgemeend gebruik ervan voor functionele doeleinden, terug worden uitgevonden. Nochtans is dit het ideale vervoermiddel voor kleine afstanden, vooral in de steden, zowel inzake verkeersopstopping als belasting op het leefmilieu. Een adequaat voet- en fietspadennetwerk zal worden uitgebouwd, zoveel mogelijk afgescheiden van de rijweg. Ook de oversteekplaatsen zullen opnieuw worden bekeken, specifiek met het oog op het verhogen van de veiligheid van de zwakke weggebruiker. Een dubbel doel wordt bereikt als voor de uitvoering van dergelijke investeringen laaggeschoolde arbeiders aan de slag kunnen gaan. Contracten voor de aanleg, de heraanleg en het onderhoud van fietspaden zullen worden uitgeschreven met sociale clausules (verplichting voor de werkgever om een vast percentage laaggeschoolden hiervoor in te zetten) die dit moeten waarmaken.

Hiervoor wordt in 300 miljoen frank voorzien binnen de VESOC-enveloppe.

Een specifiek actieplan heeft betrekking op veiligere schoolomgevingen. Misschien wel de grootste problemen inzake veiligheid van jonge fietsers en voetgangers situeren zich op de weg naar school. Het is van het allergrootste belang dat ook hier het gewest zijn verantwoordelijkheid opneemt en hiervoor initiatieven ontwikkelt.

Een bijakte bij de mobiliteitsconvenants zal worden ingevoerd met als doel de schoolomgevingen langs gewestwegen herin te richten met het oog om de verkeersveiligheid van de schoolgaande jeugd en de alternatieve verplaatsingswijzen voor de auto in kader van woon-schoolverkeer te bevorderen. Hierbij staat het herstel van het evenwicht tussen de verschillende verkeersdeelnemers centraal. Concreet betekent dit onder meer snelheidsbeheersing, verhoging van de oversteekbaarheid en een betere bescherming van de fietsers ter hoogte van de schoolpoort en het creëren van veilige afzetmogelijkheden.

Een tweede bijakte heeft betrekking op de versnelde uitbouw van een fietspadennetwerk. Zoals de minister reeds eerder meedeelde, is er op de begroting van het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) voor het jaar 2000 in een budget van 1 miljard frank voorzien voor investeringssubsidies aan de

lokale overheden ter ondersteuning van het fiets- en doortochtenbeleid en schoolomgevingen.

Dit krediet heeft als doel de Administratie Wegen en Verkeer te ondersteunen en biedt aan gemeenten, die dit willen, de mogelijkheid om bepaalde investeringsdossiers van de Administratie Wegen en Verkeer zelf uit te werken waarbij het Vlaams Gewest 80% van de kosten draagt. Uiteraard zal deze werkwijze pas kunnen toegepast worden na de goedkeuring van de begroting 2000 door het Vlaams Parlement.

De subsidies waarvan sprake, zouden onder andere gebruikt kunnen worden voor :

- fietspadenprojecten die door een gemeente als prioritair worden beschouwd niettegenstaande zij nog niet voorkomen in het indicatief meerjarenprogramma van het Vlaams Gewest. De prioriteit op lokaal niveau kan bijvoorbeeld blijken naar aanleiding van de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan. In dit geval worden de studie en de uitvoering van het project door de gemeente opgevolgd met een subsidiëring door het Vlaams Gewest ten belope van 80% ;
- de uitvoering van projecten voorzien op het meerjarenprogramma van de Administratie Wegen en Verkeer. Dit programma is opgesteld volgens de behoefteanalyse. De manier waarop de projecten die op het programma staan, worden gefinancierd of uitgewerkt, beïnvloedt de behoefteanalyse zeker niet. Het Vlaams Gewest draagt in voorkomend geval dan ook de volledige kostprijs voor de werken. In voorkomend geval treedt de gemeente dus in de plaats van het Gewest om het Gewest te ondersteunen. Voor projecten voorzien op het indicatief driejarenprogramma zal de nieuwe subsidiëeringsregeling echter eerder uitzonderlijk toegepast worden. Er mag immers geen sprake zijn van een systematische uitbesteding van één van de kerntaken van het Vlaams Gewest naar de lagere overheid.

2. *Gemeenschappelijk vervoer*

Eén van de krachtlijnen van het beleid inzake mobiliteit betreft de promotie van het openbaar vervoer als alternatief voor het individueel autogebruik dat de oorzaak is van de dichtslibbing van de aanwezige infrastructuur.

Het openbaar vervoer blijft tot op heden kampen met de vicieuze cirkel waarin het zich bevindt. Het aanbod kan niet worden uitgebreid bij gebrek aan

voldoende ontvangsten. De ontvangsten stijgen niet omwille van het gebrek aan een voldoende uitgebreid aanbod : hierdoor is het niet aantrekkelijk genoeg.

De nieuwe Vlaamse regering doorbreekt deze cirkel. Meer nog. In de toekomst zal iedereen kunnen rekenen op een sociaal recht : basismobiliteit.

Dit houdt concreet in dat het aanbod van het gemeenschappelijk vervoer wordt uitgebreid om de inwoners van het Vlaamse Gewest een garantie te geven dat hij/zij zich kan verplaatsen met het openbaar vervoer. De uitbouw van een voldoende aanbod over heel Vlaanderen zal gespreid worden over vijf jaren. Dit laat toe tussentijdse evaluaties te maken en eventuele bijstellingen te implementeren.

In het jaar 2000 bedraagt de geraamde kostprijs van de verhoogde dienstverlening 350 miljoen frank. De Lijn zal evenwel door het verhoogde aanbod kunnen genieten van een terugverdieneffect door een verhoogd aantal reizigers.

De behoefte aan deze basisdienstverlening bestaat voornamelijk bij een aantal gebruikers (en gebruikersgroepen) van het openbaar vervoer. Zo zal iedere persoon ouder dan 65 jaar gratis gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer dat wordt aangeboden door het Vlaamse Gewest.

De Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) heeft zowel tot doel het aanbieden van voldoende mobiliteit aan iedereen, ook specifiek aan doelgroepen als ook het aanbieden van een kwaliteitsvolle en een aan de verwachtingen van de klant voldoende beantwoordende verplaatsing.

De uitvoering van deze beleidslijnen vertaalt zich in het aanbieden van gratis openbaar vervoer door het Vlaams Gewest, in casu het bus- en tramvervoer georganiseerd door de VVM/De Lijn, voor ouderen (+65 jarigen). Het is precies deze groep van de bevolking die vaak een probleem heeft om zich individueel te verplaatsen, of de wens om dit niet te doen (onzekerheid, hieruit voortvloeiende stress en zelfs een vorm van verkeersonveiligheid). De geraamde minderontvangsten die De Lijn hierdoor zal realiseren, bedraagt in 2000 380 miljoen frank.

Daarnaast wordt een eerlijk tarievenbeleid voorgesteld dat de trouwe gebruikers belooft en rekening houdt met de sociale toestand van de gebruiker.

Naast de graduele invoering van het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers wordt voor de andere tariefmaatregelen 205 miljoen frank vrijgemaakt in 2000.

Concreet worden volgende maatregelen vooropgesteld :

- 1) de geplande tariefverhoging per 1 januari 2000 ten gevolge van de indexstijging wordt niet doorgevoerd ;
- 2) daarbovenop wordt een algemene verlaging van alle abonnementsprijzen met 5% doorgevoerd : hierdoor wordt een stijging van het aantal abonnementen verwacht ;
- 3) het derde jongerenabonnement binnen één gezin wordt gratis, op het tweede abonnement wordt een korting van 20% toegepast.

Dat het gratis aanbieden van het openbaar vervoer het gebruik stimuleert, lijkt geen twijfel. In Leuven is er een stijging van 30% waar te nemen sinds de invoering van het gratis openbaar vervoer voor senioren. Bij de Vlaamse ambtenaren werd een stijging opgetekend van 20%.

Naast de tegemoetkoming van het Vlaams Gewest in de kosten of de minderontvangsten die zullen worden gerealiseerd bij De Lijn voor de specifieke doelstellingen die werden vermeld, wordt tevens de basisdotatie van de VVM verhoogd met 560 miljoen frank. Dit moet haar verder in staat stellen haar taak nog beter te vervullen.

De lokale besturen hebben echter ook hun verantwoordelijkheid te nemen in deze materie. Met zoveel mogelijk gemeenten worden convenants afgesloten die tot doel hebben de verkeersafhandeling zo vlot en zo veilig mogelijk te laten verlopen en de specifieke vervoersbehoeften van de stad of gemeente te bepalen en het aanbod hierop af te stemmen.

Voor de uitbreiding van de samenwerking met de gemeenten onder de vorm van convenants werd in de ontwerpbegroting van volgend jaar bijkomend 200 miljoen frank ingeschreven. Tegelijk werden projecten ten belope van 326 miljoen frank structureel overgeheveld van het convenantartikel naar de basisdotatie van De Lijn (dit is boven op de 560 miljoen frank die daarnet vernoemd werden).

Ook de gemeenten die reeds in het verleden een "mobiliteitsconvenant" hadden afgesloten met De Lijn, worden beloofd. In die gemeenten zullen de

ouderen (+65) eerder kunnen genieten van de invoering van het gratis openbaar vervoer.

Op dit ogenblik is het openbaar vervoer nog te vaak de “gegijzelde” van het stroppend autoverkeer. Het gemeenschappelijk vervoer moet daarom op steun kunnen rekenen van het gemeentebestuur. In drukke stadsgebieden moet het traject van het openbaar vervoer zo veel mogelijk worden gescheiden van het autoverkeer zodat het eerste hiervan geen hinder ondervindt. Een stijging van de “commerciële snelheid” met 3 km/u (van 15 naar 18 km/u) in een stad als Antwerpen zou een jaarlijkse efficiëntiewinst opleveren van ongeveer 200 miljoen frank. Ook bv. verkeerslichtenbeïnvloeding en een stringent gecontroleerd parkeerbeleid kaden hierin. Dit heeft niet alleen zijn effect op de efficiëntie van het gemeenschappelijk vervoer, doch ook op de aantrekkelijkheid ervan.

Ter vermijding van onoplosbare opstoppen in de steden wordt een performant voorstadsnet voor trams uitgebouwd rond Antwerpen en Gent. Onderhandelingen met andere gewesten worden gevoerd opdat een gelijkaardig resultaat zou worden bereikt rond Brussel.

In de provincie (in de kleine centrumsteden en op het platteland) worden specifieke initiatieven opgesteld binnen het kader van de convenants. Hierin wordt in overleg tussen de gemeenten en De Lijn een optimaal vervoersaanbod binnen de regio uitgestippeld.

Het gemeenschappelijk vervoer zal worden gepromoot om voor zoveel mogelijk doeleinden als vervanger van het individueel autoverkeer te fungeren. Vooral daar waar het maatschappelijk voordeel het grootst is, is de overschakeling op het openbaar vervoer het meest gewenst. In die zin wordt bv. werk gemaakt van een betere overgang van het privé-vervoer naar het openbaar vervoer (parkeerplaatsen aan de opstapplaatsen van het openbaar vervoer – aan de rand van een stad).

Het gebruik van het gemeenschappelijk vervoer vermindert niet enkel een fileprobleem, maar levert ook in andere beleidsdomeinen een voordeel op, niet in het minst inzake de uitstoot van verbrandingsgassen. Het is immers klaar als een klontje dat een bus waarin pakweg 50 reizigers een plaatsje vinden, minder plaats op de weg inneemt dan 50 auto's en minder CO₂ uitstoot dan 50 auto's samen.

Een ander aspect van het gemeenschappelijk vervoer waaraan in het jaar 2000 aandacht zal worden

besteed, en waarvoor geldmiddelen werden voorzien in de voorliggende begroting betreft het verhogen van de veiligheid aan en rond opstapplaatsen van het openbaar vervoer. Specifiek voor veiligheidsverhogende investeringen wordt in 100 miljoen frank voorzien. De lijnen met een verhoogd risico op agressie worden hierbij prioritair behandeld.

3. Regionale luchthavens

Voor de verdere uitbating van de twee regionale luchthavens die Vlaanderen rijk is, wacht de minister momenteel op het verslag van PMV (Participatie Maatschappij Vlaanderen) m.b.t. de evaluatie van de offertes voor concessieverlening. Op basis van de bevindingen die hieruit voortvloeien, zal een definitieve besluitvorming worden voorgelegd om de rendabiliteit en het hieruit voortvloeiend behoud van de luchthavens te garanderen.

In de begroting 2000 wordt een krediet van 25 miljoen frank voorgesteld voor de verbetering van de milieugebonden aspecten van de luchthavens. Deze behelzen investeringen inzake waterafvoer (olieafscheiders die regenwater ontdoen van olie en kerosine), afvalverwijdering (de uitbouw van een intern containerpark te Antwerpen), vermindering van de uitstoot van kwalijke gassen over land (in-gebruikname van een instrumentenlandingssysteem – ILS – over zee te Oostende) en verfraaiing van de luchthavenomgeving (incl. modernisering vertrek- en aankomsthallen te Antwerpen).

4. DAB Linkerscheldeoever

De DAB Linkerscheldeoever werd opgericht ingevolge de ontbinding van de intercommunale Imal-so. De opdracht is onder meer het beheer van de oudste voertuigtunnel en de voetgangerstunnel onder de Schelde ter hoogte van Antwerpen Linkeroever.

Bij de DAB Linkerscheldeoever wordt een bijkomend krediet ten belope van 115 miljoen frank ingeschreven om noodzakelijke veiligheidsinvesteringen en onderhoudswerken in de tunnels te financieren. Tevens wordt de huidige bewaking aan de in- en uitgang van de beide tunnels op termijn vervangen door camerabewaking vanuit één controlecentrum.

5. Binnenvaart

De wegen zijn stilaan verzadigd. Het zoeken naar alternatieven voor het vervoer over land is dan ook dringend aan de orde. Inzake goederenvervoer zijn de binnenvaart en de kustvaart belangrijke vervoersmodi die kaderen in een geïntegreerd mobiliteitsplan die, samen met het spoor, door een overname van een deel van het goederentransport, kunnen zorgen voor een ontlasting van het overvolle wegennet. De minister maakt zich sterk dat het aandeel van deze vervoersvorm in het totaal van het goederenvervoer gedurende de volgende jaren in belangrijke mate omhoog moet.

Een aantal beschermingsmaatregelen moeten die overname van het goederentransport van de weg vergemakkelijken. Een belangrijk onderdeel in de promotie van het verkeer per binnenschip is de verlaging van de scheepvaartrechten. Zij worden tot 10% van het huidige tarief herleid. De minderontvangsten die hieruit voortvloeien bij de Dienst voor de Scheepvaart en de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen wordt door het Vlaamse Gewest gecompenseerd (voor een bedrag van 250 miljoen frank).

In de begroting zijn tevens in de nodige kredieten voorzien om de Dienst voor de Scheepvaart de mogelijkheid te bieden het Albertkanaal op zondag gedurende 8 uren open te stellen voor de scheepvaart.

Ook de modernisering en automatisering (centrale bediening) van de kunstwerken (bruggen en sluisen) moet tot een efficiëntiewinst leiden. De wachttijden van de schepen worden tot een minimum beperkt, waardoor tevens de capaciteit van de waterweg toeneemt en de concurrentiepositie van deze vervoersvorm gevoelig verbetert.

Indien een deel van het goederentransport kan gebeuren per binnenschip (of trein) maakt dit zuivere ademruimte vrij op de wegen. De binnenvaart is immers een milieuvriendelijk en veilig alternatief en de capaciteit van de binnenvaart laat nog een ruime groei toe zonder aantasting van de open ruimte.

6. Havens

De havens zijn economische kernpunten voor Vlaanderen. Langs deze poorten worden de producten aan- en afgevoerd. Zij vormen aldus de motor van het economisch gebeuren.

Met optimale toegankelijkheid wordt zowel de maritieme toegankelijkheid bedoeld als de verbindingen naar het hinterland.

De verruiming en het onderhoud van de maritieme toegangswegen tot onze Vlaamse zeehavens zijn een belangrijke opdracht van het Vlaams Gewest.

De havenbedrijven en de zogenaamde marktspekers in de sector hameren voortdurend op het drukken van de aanloopkosten. Dit is volkomen begrijpelijk in de ultra competitieve omgeving eigen aan de poortfunctie op de maritieme wereldhandel die onze zeehavens hebben. Waar mogelijk wordt getracht aan dit verzoek op verantwoorde wijze gevolg te geven, rekening houdend met veiligheids-, ecologische en sociale criteria.

Dit is niet altijd evident gezien de daadwerkelijke kost van dienstverlening enerzijds en de verdragsrechterlijke enge marges anderzijds. Een aantal kosten moet immers in gemeenschappelijk overleg met Nederland bepaald worden.

Eerstdaags wordt een substantiële vermindering van de loodsgeldtarieven stroomopwaarts Antwerpen ingevoerd. Vooral Short Sea Shipping (SSS) maakt gebruik van dit traject. In concreto worden de tarieven voor het traject stroomafwaarts en stroomopwaarts Antwerpen in evenwicht gebracht, wat een reductie van 80% betekent stroomopwaarts Antwerpen, vnl. ten bate van SSS.

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. De verdieping van de Westerschelde op Vlaams grondgebied zal in 1999 in hoofdzaak gerealiseerd zijn. De werken omvatten hoofdzakelijk de onderhouds- en verdiepingsbaggerwerken, de ruiming van wrakken en de uitvoering van milieumaatregelen.

Naast de gewone onderhoudsbaggerwerken wordt vanaf 2000 300 miljoen frank in de begroting ingeschreven om de noodzakelijke onderhoudsbaggerwerken voor de verdiepte Westerschelde uit te voeren.

De bereikbaarheid van de zeehavens wordt tevens uitgebreid door de plaatsing van een radarketen met televerbindingssysteem, in uitvoering van het radarverdrag met Nederland (kostprijs : 44 miljoen frank).

Daarnaast werd in het verleden reeds de operationaliteit van de loodsen verhoogd door loodsen per helikopter op de schepen neer te laten indien de weersomstandigheden niet toelaten het op een gewone manier te doen.

De bestaande verbindingen met het hinterland moeten zodanig worden aangepast en uitgebouwd dat de huidige en toekomstige goederenstromen kunnen verwerkt worden. Hierin moeten zowel de binnenvaart als het spoor een belangrijke rol spelen, wat de noodzaak aantoont om het gecombineerd vervoer verder te stimuleren.

Voor de afvoer langs de landzijde van goederenstromen, die via de haven van Antwerpen gegeneerd worden, zou het vanuit transporteconomisch oogpunt, maar evenzeer om ecologische en mobiliteitsredenen, wenselijk zijn dat er een tweede spoorontsluiting verwezenlijkt wordt. De uitgangspunten om dit te verwezenlijken, zijn, enerzijds respect voor subsidiariteit en anderzijds een oplossing die kadert binnen een globale geïntegreerde visie. De Staten-generaal die zich buigt over de mobiliteitsproblemen in de Antwerpse regio vormt het meest geschikte forum om dergelijke globale geïntegreerde visie te formuleren met respect voor de subsidiariteit.

Niet alleen voor het vervoer, ook voor de economie in de grote regio rond Antwerpen is het in die zin van extreem belang dat er een akkoord wordt bereikt voor de heringebruikname van de IJzeren Rijn. De Vlaamse regering stelt alles in het werk om de onderhandelingen met onze Noorderburen tot een goed einde te brengen.

7. Waterbeheer

Een ander onderdeel van het bevoegdheidsdomein van de waterwegen is het waterbeheer.

Hier wordt er naar gestreefd een maatschappelijk en economisch aanvaardbaar veiligheidsniveau tegen overstromingen te bereiken, afhankelijk van de omgeving en met behoud van de ecologische waarde van de waterweg. Waar mogelijk wordt de ecologische waarde van de waterweg zelfs ondersteund en uitgebouwd door natuurtechnische milieubouw. Tevens treedt de overheid op als beheerder van de grootste zoetwaterreserves in Vlaanderen en speelt hierbij een strategische rol in de coördinatie van deze zoetwaterreserves. Dit betekent dat aan waterbeheersing wordt gedaan zowel bij watersnood als bij waternood.

Voor het laatste is het belangrijk dat waterreserves in rivieren en kanalen op peil gehouden worden, ook bij waterschaarste, en dat de verdragsrechtelijke debieten die aan Nederland moeten geleverd worden, ook daadwerkelijk gerealiseerd worden.

Het waterpeil is belangrijk zowel voor de fauna en flora als voor het bermbeheer, dat een niet onaanzienlijke factor is in het onderhoud van dijken en oevers. Het beheersen en beheren van de waterpeilen en de afvoerdebieten heeft dus een dubbele functie : het is een belangrijk instrument voor de ecologie en het staat rechtstreeks in verband met de beveiliging van de bevolking tegen overstromingen wegens hoge afvoerdebieten.

Een andere beveiligingsfunctie biedt de zeewering voor de bescherming van de burgers tegen overstromingen bij zeestormen. Ook de bouw en het onderhoud van de zeewerende constructies zijn vervat in de kernopdracht van de overheid.

De in de begroting ingeschreven kredieten voor zee- en rivierwaterkering en -beheersing zijn quasi uitsluitend bestemd voor onderhoudswerken voor de waterbeheersing en voor de dijken. Momenteel wordt een plan uitgewerkt dat de veiligheid tegen overstroming voor het ganse Vlaamse grondgebied vastlegt.

8. Zeewezen

De sector Zeewezen onderscheidt vijf dienstverleningspakketten, namelijk :

- het loodsen en beloodsen ;
- de verkeersbegeleiding ;
- het verlichten en bebakenen ;
- het slepen en redden op zee ;
- de dienstverlening aan derden.

Het belangrijkste pakket hierin is duidelijk de loodsdienst.

Om schepen op een veilige manier in de Vlaamse zeehavens te laten aanmeren, beschikt het Zeewezen naast de signalisatie en verlichting van de maritieme toegangswegen zowel in zee als op de Schelde, over loodsen en een verkeersbegeleidingssysteem.

Daarnaast sleept ze defecte vaartuigen (meestal vissersvaartuigen). Ingeval van calamiteiten of on-

gevallen verzekeren zij de reddingsdiensten op zee. De reddingsdienst is continu in staat van paraatheid en kan op elk ogenblik van de dag of de nacht uiterlijk binnen de 15 minuten na een oproep vertrekken.

Energie

De liberalisering van de energiemarkt is onherroepelijk ingezet. De Vlaamse regering zal deze in een versneld tempo forceren en zal de voordelen hiervan niet enkel ten goede laten komen van de grootverbruikers, doch van bij het begin ook ten goede van de gezinnen en KMO's.

De voornaamste doelstellingen van het beleid zijn het bevorderen van :

- het rationeel energieverbruik ;
- de milieuvriendelijke productie van energie ;
- een optimale energiedienstverlening tegen correcte en sociaal aanvaardbare prijzen.

Volgende ambitieuze plannen worden voorgelegd :

- een vermindering van het energieverbruik in de residentiële sector in 2004 t.o.v. 1998 ;
- een verbetering van de energie-efficiëntie in de tertiaire sector en industrie in 2004 t.o.v. 1998 ;
- een aandeel hernieuwbare energie in het totaal energie-aanbod van 3% tegen eind 2004 ;
- een bijkomend vermogen van 600 megawatt kwalitatieve warmtekraftkoppeling tussen 1999 en 2004 ;
- meer concurrentie in de distributie van elektriciteit en aardgas bevorderen met het oog op correcte prijzen en een optimale dienstverlening.

In het kader van de begrotingsopmaak 2000 werd een nieuw budget van 30 miljoen frank ingeschreven voor het voeren van communicatieacties ter bevordering van het rationeel energiegebruik en de aanwending van hernieuwbare en milieuvriendelijke energiebronnen. Het doel is om via een op de leest van de doelgroepen gestructureerde communicatiestrategie tot een gedragsverandering van

de energiegebruikers te komen en op die manier energieverspilling en de uitstoot van CO₂ te beperken.

Uit de VIREG-enquête is gebleken dat de Vlamingen een vrij hoog besef hebben van de milieu-impact van het energiegebeuren. Dit besef wordt evenwel niet altijd in milieuvriendelijk gedrag omgezet, zeker niet wat het energiegebruik betreft dat gepaard gaat met het gedragspatroon. De omzetting van besef in effectief gedrag is quasi onbestaande wanneer het milieuvriendelijk gedrag meer moeite of tijd kost.

De overheid en de energiesector hebben dan ook de belangrijke taak om het milieubesef om te zetten in milieuvriendelijk gedrag.

In eerste instantie kan men maatregelen treffen (financiële stimuli, normerend optreden, op de markt brengen van apparaten die minder energie verbruiken zonder meerkost) die energiebesparing aantrekkelijker maken of beter mogelijk maken, dan wel het energieverbruik minder aantrekkelijk of minder goed mogelijk maken. Deze strategie is vooral effectief als het gedrag in kwestie wordt gestuurd door een gebrek aan alternatieven en als het gewenste gedrag veel extra tijd, geld of moeite kost.

In tweede instantie kan worden getracht de energieverbruiker ervan te overtuigen dat rationeel energiegebruik mogelijk en zinvol is. Deze strategie is er op gericht mensen op de hoogte te brengen van de gevolgen van het overmatig energiegebruik en de (gedrags)alternatieven. Deze aanpak is vooral effectief als het gewenste gedrag niet erg veel extra tijd, geld of moeite kost.

Vanuit het besef dat informatieverschaffing een belangrijke rol kan spelen bij pogingen om gedrag te veranderen, werd door de Vlaamse regering het initiatief genomen om een communicatiestrategie uit te werken. Het is de bedoeling om een uniforme en algemeen herkenbare communicatiestrategie uit te werken voor de verschillende doelgroepen doorheen de verschillende te hanteren communicatiemiddelen (brochures, deelname aan beurzen, organisatie van manifestaties en studiedagen, specifieke themacampagnes,...). Op die manier wordt een versterkend effect voor het energievriendelijk gedrag beoogd.

B. Bespreking

I. Eerste vragenronde en antwoord van de minister

1. Algemene bedenkingen

– *toetsing van de begroting aan het beleid*

De heer Carl Decaluwe wenst van de begrotingsbesprekingen gebruik te maken om het beleid van de regering te evalueren en te toetsen. De begrotingsdocumenten zijn het instrument om die toetsing te doen, temeer omdat in de (inhoudelijke) toelichting bij de begroting het beleid wordt gekaderd aan de hand van strategische doelstellingen, operationele doelstellingen, (beleids)instrumenten en prestaties.

Het lid stelt vast dat naargelang het (deel)thema niet dezelfde opsplitsing wordt gehanteerd. Hij vindt het essentieel dat *telkens de link wordt gelegd tussen de operationele doelstellingen enerzijds, en de respectieve begrotingsposten anderzijds*. Deze band is echter niet of nauwelijks terug te vinden in de begroting van de minister en dit in tegenstelling met bv. de mediabegroting waar die band wel duidelijk vast te stellen is. Het valt hetzelfde lid op dat de toelichting van de bevoegdheden van de minister samengebonden werden op 67 pagina's voor een deelbegroting van 55 miljard frank, terwijl bv. het luik leefmilieu dat goed is voor 27 miljard frank, een toelichting kreeg van 180 pagina's. Het is met andere woorden uiterst moeilijk om de toetsing te doen van het beleid aan de begroting. Illustratief is dat het begrotingsprogramma "Gemeenschappelijk Vervoer" dat met 2,2 miljard frank wordt verhoogd, slechts een toelichting krijgt van 2 pagina's. De heer Carl Decaluwe had gehoopt in de toelichting bij de begroting een omstandige motivatie te vinden voor deze stijging. Hij dringt er dan ook op aan dat de minister zijn mondelinge toelichting nu onmiddellijk ter beschikking stelt van de commissieleden.

De heer Johan Malcorps vindt het enerzijds spijtig dat de beleidsnota van de minister pas in 2000 zal worden ingediend en bijgevolg niet gezamenlijk met de begroting kan besproken worden – dat is echter zo reglementair vastgelegd –, anderzijds benadrukt hij dat de voorliggende begroting 2000 *geen loutere overgangsbegroting* is. Dat met deze begroting niet het ganse terrein van de regeringsverklaring is bestreken, is juist, maar hij pleit ervoor de nieuwe regering enig soelaas te bieden. Hij vindt de benadering van de heer Carl Decaluwe die als parameter het aantal bladzijden toelichting hanteert om de begroting te beoordelen, niet relevant.

De heer Jan Loones verklaart dat zijn fractie zich terugvindt in de begroting 2000 omdat de begroting volledig in de lijn ligt van de regeringsverklaring en uitspraken van de minister in de laatste maanden.

– *onnauwkeurigheden en fouten ?*

De heer Carl Decaluwe is van oordeel dat in de begroting 2000 – en dat was ook het geval voor de begroting 1999 – een *aantal onnauwkeurigheden en zelfs manifeste fouten* staan. Zo worden er cijfers geciteerd in de toelichting die uiteindelijk niet terug te vinden zijn in de begrotingstabellen en omgekeerd. Zo stelt hetzelfde lid vast dat in het begrotingsprogramma "Regionale luchthavens" de vastleggingskredieten en de ordonnanceringskredieten simpelweg worden opgeteld. In een interview met de minister in Gazet van Antwerpen (4 november 1999) werd er gewag gemaakt van een bedrag van 636 miljoen frank voor regionale luchthavens, wat liet vermoeden dat dit programma een stijging van 300 miljoen frank zou krijgen. Als men echter de begrotingsstukken napluist, stelt men vast dat de vastleggingskredieten en de ordonnanceringskredieten worden samengeteld. Er is m.a.w. absolute onduidelijkheid over de cijfergegevens. *Hij wenst volstrekte duidelijkheid over de cijfers : welke cijfers zijn relevant, die van de toelichting of die van de begrotingstabel ?*

De heer Carl Decaluwe verwijst naar het *verslag van het Rekenhof van het onderzoek van de begroting*. Een aantal voorgestelde maatregelen zijn volgens het Rekenhof totaal niet onderbouwd : voor een aantal basisallocaties wordt de kritiek van het Rekenhof gedetailleerd weergegeven.

Minister Steve Stevaert verklaart dat hij een antwoordenbundel zal neerleggen als bijlage (bijlage 1) bij dit verslag met een antwoord op de opmerkingen van het Rekenhof.

De heer Carl Decaluwe heeft kritiek op de nieuwe techniek waarbij diverse nieuwe maatregelen worden gelanceerd en waarbij een aantal parastatalen en openbare instellingen voor schut worden gezet. Meer en meer middelen worden immers los van een beheerscontract toegekend. In feite doet de overheid hier het omgekeerde wat er bv. bij de VRT gebeurd is. Illustratief in dat verband is de situatie bij De Lijn : de minister stelt maatregelen voor die door de raad van beheer van De Lijn nog moeten worden goedgekeurd en trekt daar middelen voor uit. Het lid is het niet eens met die techniek die erop neer komt dat de minister en niet de VOI bepaalt waar de noden het hoogst zijn. Hij sluit niet uit dat gemeenten die goed kunnen "lob-

byen”, het eerst aan hun trekken komen. In dat verband verwijst hij naar voorbeelden in de sector van de mobiliteitsconvenants.

Met betrekking tot de vraag van de heer Carl Decaluwe omtrent de prioriteiten en de middelen die buiten de beheersovereenkomst werden toegekend, stelt de minister dat de VVM uiteraard de algemene politiek van de Vlaamse regering dient te volgen en dat de VVM zich in haar beslissingen dus ook moet laten leiden door de regeringsverklaring. In het licht van de regeringsverklaring dringt een herziening van de beheersovereenkomst zich op. De eerste werkafspraken werden hieromtrent trouwens reeds gemaakt.

Met betrekking tot de exploitatieprioriteiten stelt de minister dat de VVM een objectieve behoefteanalyse heeft opgesteld.

Volgens welke methodiek werd de objectieve behoefteanalyse nu vastgesteld ?

In eerste instantie dient te worden bepaald wat de huidige bedieningen zijn en vervolgens moet het verschil met de ideale situatie worden gemaakt.

Uit de gedetailleerde omschrijving van de huidige exploitatie van de VVM werden in eerste instantie de Lambert-coördinaten van alle (28.599) halteplaatsen in Vlaanderen gehaald. Deze halteplaatsen werden vervolgens ingelezen in een GIS (Geografisch Informatiesysteem).

Deze gegevens werden vervolgens bewerkt. De bewerkingen hielden in dat voor ieder van de halteplaatsen het invloedsgebied werd bepaald, rekening houdend met de gehanteerde normen. Voor alle halteplaatsen binnen de gemeentegrenzen van de stad Antwerpen werd bijvoorbeeld een maximale loopafstand van 500 m gehanteerd. Voor de kleine landelijke gemeente was dit 750 m, conform de vooropgestelde normen.

Concreet werden volgende stappen genomen :

- voor alle halteplaatsen werden in drie afzonderlijke kaarten de invloedsgebieden bepaald, namelijk één met een maximale loopafstand van 500 m, één met een maximale loopstand van 650 m en één van 750 m. Hierbij werd telkens een buffer rond alle halteplaatsen bepaald met de hierboven aangeven loopafstanden ;
- vervolgens werden drie aparte kaarten aangemaakt waarin de totale oppervlakte van al de gemeenten waarvoor één van de drie loopaf-

standen dient bereikt te worden, opgenomen was ;

- daarna werden de drie kaarten met de invloedsgebieden “geclipt” met de gebiedsomschrijving van de bijhorende gemeenten ;
- de daaruit voortvloeiende drie kaarten met bijhorende invloedsgebieden werden vervolgens samengevoegd (gemerged) tot één gebiedsdekkende kaart voor Vlaanderen.

Door deze set van bewerkingen kon het invloedsgebied van een halte nabij een gemeentegrens op een juiste manier worden bepaald in ieder van de aan die grens aanliggende gemeenten.

De invloedsgebieden werden vervolgens geconfronteerd met de in de gewestplannen aangegeven woongebieden. Uit het digitaal bestand van de gewestplannen werden eerst de woongebieden geselecteerd. Vervolgens zijn die delen van de woongebieden bepaald (en hun oppervlakte) die buiten het invloedsgebied van de haltes van de VVM zijn gesitueerd. Uit de analyse blijkt dat het hier om 26.507 ha gaat of 11,7% van de totale oppervlakte aan woongebied. Om tot basismobiliteit te kunnen komen, is het nodig dat het huidige net van de VVM voor die woongebieden wordt uitgebreid. Concreet kan dit bijvoorbeeld door in een bijkomende aftakking te voorzien of een verdere doortrekking van een lijn. Het is ook mogelijk dat de VVM er voor opteert om een aantal van dergelijke gebieden vraagafhankelijk te bedienen met behulp van een belbus. Finaal is het de taak en de verantwoordelijkheid van de Lijn in haar functie van netmanager om concrete invulling te geven die in deze gebieden van toepassing zijn.

Daarnaast moeten de woongebieden bepaald worden die op dit ogenblik te zwak worden bediend. Door de VVM werd hiervoor de totale bedieningsfrequentie van alle haltes op een dinsdag overgemaakt. Met deze gegevens kan weliswaar niet perfect getoetst worden of er voldaan wordt aan basismobiliteit. Wel is een globale toetsing mogelijk uitgaande van de volgende criteria.

Aan basismobiliteit is zeker niet voldaan indien de bedieningsfrequentie :

- lager is dan 12 bedieningen per dag in een buitengebiedgemeente ;
- lager is dan 24 bedieningen per dag in een gemeente die behoort tot het kleinstedelijk- of randstedelijk gebied ;

- lager is dan 36 bedieningen per dag in een gemeente die behoort tot het regionaal-stedelijk of grootstedelijk gebied.

Concreet zijn volgende bewerkingen doorgevoerd :

- er werden drie kaarten aangemaakt. Hierop werden de haltes aangeduid die respectievelijk minstens 12, 24 en 36 bedieningen per dag hadden ;
- vervolgens werd voor ieder van deze sets van haltes het overeenkomstig invloedsgebied bepaald (respectievelijk 500, 650 en 750 m) ;
- daarna werden de drie kaarten met deze invloedsgebieden “geclipt” met de gebiedsomschrijving van de bijhorende gemeenten die hoger reeds waren aangemaakt ;
- de daaruit voortvloeiende drie kaarten met bijhorende invloedsgebieden werden vervolgens samengevoegd (gemerged) tot één gebiedsdekkende kaart voor Vlaanderen.

Deze invloedsgebieden werden vervolgens geconfronteerd met de in de gewestplannen aangegeven woongebieden. In de eerste plaats zijn die delen van de woongebieden bepaald (en hun oppervlakte) die binnen het invloedsgebied van de haltes van de VVM zijn gesitueerd (uitgaande van de hoger reeds bepaalde woongebieden, gelegen buiten het invloedsgebied van de haltes van de VVM).

Vervolgens zijn voor deze laatste set van drie kaarten die delen van de woongebieden bepaald (en hun oppervlakte) die buiten het invloedsgebied van de afdoende bediende haltes van de VVM zijn gesitueerd en bijgevolg onvoldoende bediend zijn.

Uit de analyse blijkt dat in totaal in 125.961 ha woongebied de normen inzake basismobiliteit worden behaald. Dit is 55,4% van alle woongebieden.

Uit de analyse blijkt echter ook dat er in 75.050 ha woongebied (33% van het totaal) wel bediening is, maar ook dat deze bediening onvoldoende is om aan de normen inzake basismobiliteit te voldoen.

Om tot basismobiliteit te kunnen komen, is het in deze laatste gevallen niet nodig dat het huidige net van de VVM voor die woongebieden uitgebreid zou worden. Het is hier mogelijk dat de VVM er voor opteert om de frequentie van de bestaande lijnen te verhogen, de bediening van het woongebied herbekijkt en overgaat tot een minder fijnmazige, maar frequentere bediening, of dat zij opteert

om een aantal van dergelijke gebieden vraagafhankelijk te bedienen met behulp van een belbus of dat zij voor de bijkomende bediening een overeenkomst afsluit met een taxibedrijf. Ook hier is het de taak van De Lijn in haar functie van netmanager om de concrete invulling te geven die in dit gebied van toepassing is.

Tenslotte zijn zowel de beter te bedienen als de tot nu toe niet bediende woongebieden, samen met de woongebieden, waarvan de bediening voldoet aan de hierboven bijgestelde normen op één synthesekaart aangeduid.

Hoe worden de prioriteiten nu bepaald ?

In de loop van de hierboven uitgevoerde analyses zijn de totale oppervlakte van alle woongebieden, van alle delen die afdoende bediend werden, van de delen die niet bediend werden en van de delen die niet afdoende bediend werden, exact bepaald geworden.

Vervolgens is de totale oppervlakte per gemeente bepaald voor ieder van deze categorieën. De prioriteit waarmee in de Vlaamse gemeente maatregelen dienen te worden getroffen is afgeleid uit een samengesteld criterium (een gewogen oppervlakte).

De eerste term verwijst hierbij naar de oppervlakte die niet of niet afdoende bediend wordt, waarbij de grootte van de te nemen maatregelen als dubbel zo hoog wordt ingeschat indien er nog geen bediening is.

De tweede term verwijst naar het percentage woongebieden van een bepaalde gemeente die nog niet voldoen aan basismobiliteit.

Er is voor geopteerd om beide termen gezamenlijk op te nemen in het prioriteitscriterium om volgende redenen :

- het eerste criterium bevordert gemeenten met grote oppervlaktes woongebied (meestal grote gemeenten) ;
- het tweede criterium kan gemeenten bevorderen waar weliswaar slechts een laag percentage woongebied voldoet aan basismobiliteit, maar waarbij het ook maar over een klein gebied gaat (in absolute termen).

Het combineren van beide termen leidt tot een meer rationele prioriteitsstelling. In de praktijk blijkt enerzijds dat zowel grote als kleine gemeen-

ten en anderzijds gemeenten die relatief goed in orde zijn en relatief slecht in orde zijn meer gelijkwaardig benaderd worden door het samengesteld criterium.

De resultaten van deze prioriteitsstelling geven per provincie een lijst als resultaat met de meest prioritaire gemeenten bovenaan de lijst en de minst prioritaire gemeenten onderaan de lijst.

– *globale beleidsvisie ?*

De heer Carl Decaluwe is van oordeel dat de ambitieuze doelstellingen van de regeringsverklaring (aandacht voor verkeersveiligheid, uitbouw van een klantvriendelijk, concurrerend en multimodaal gemeenschappelijk vervoer, uitbouw voorstadsnetten, uitbouw van een voet- en fietspadennetwerk, afwerken van missing links,...) *zeer beperkt of niet vertaald worden in de toelichting van de begroting*. Zo vindt hetzelfde lid niets terug over het afwerken van de missing links – er waren ronkende verklaringen over de Antwerpse Ring. Ook over de aanmoediging van werken langs het spoor en het water vindt men niets terug in deze begroting.

De enige topprioriteit in deze begroting is de aanmoediging van het gemeenschappelijk vervoer. De extra-inspanning daarvoor is lovenswaardig maar de onderbouw van deze maatregelen laat te wensen over. De conclusie is volgens hetzelfde lid dat de bijkomende middelen in deze begroting in hoofdzaak gaan naar het “mediatieke” gevoelig openbaar vervoer en losjes over verschillende artikelen worden uitgestrooid. Hij mist een *globale beleidsvisie* in de toelichting bij deze begroting.

De minister stelt dat inzake de verhoging van de verkeersveiligheid verkeersdeskundigen stellen dat 80% van deze doelstelling gerealiseerd kan worden via verkeersreglementering en het toezicht op de naleving hiervan, 5% via veiligheidsverhogende verbeteringen aan het voertuig en tot slot 15% via een verbetering van de wegeninfrastructuur. Dit betekent dat de belangrijkste hefbomen op het vlak van verkeersveiligheid zich op het federale niveau situeren. Een evaluatie van het regeerakkoord op het vlak van het verkeersveiligheidsbeleid dient dan ook in eerste instantie op het federale niveau te gebeuren. Niettemin zal het Gewest haar verantwoordelijkheid op het vlak van een veiligere wegeninfrastructuur ten volle opnemen. Er zal dan ook opnieuw een belangrijk deel van het infrastructuurbudget besteed worden aan de herinrichting van gevaarlijke wegvakken en kruispunten. Verder wordt er 1,3 miljard frank gereserveerd voor fietspaden, namelijk 1 miljard frank voor de

aanleg van nieuwe fietspaden en 300 miljoen frank voor de heraanleg van bestaande fietspaden in slechte toestand.

Wat de noodzakelijke aanleg van een aantal “missing links” betreft, stelt het regeerakkoord klaar en duidelijk dat die aangelegd zullen worden via alternatieve financiering. Vooraleer hiervan werk gemaakt kan worden, dient het instrument alternatieve financiering aldus uitgewerkt te worden. De minister denkt dat het voor iedereen duidelijk is dat deze missing links niet binnen de huidige begrotingsenveloppe aangelegd kunnen worden. Hiervoor werd een werkgroep opgericht onder het voorzitterschap van de heer Desmyter, secretaris-generaal van het departement Leefmilieu en Infrastructuur. Indien de Commissie dit wenselijk acht, zal de minister leidend ambtenaar Desmyter verzoeken om ten gepaste tijde een toelichting te geven van de stand van zaken binnen zijn werkgroep.

– *Publiek-Private Samenwerking (PPS)*

Naar aanleiding van de toelichting van de minister in verband met de ontwikkeling van het instrument “alternatieve financiering” verklaart *mevrouw Wivina Demeester – De Meyer* dat zij zeer sterk geïnteresseerd is in PPS. Zij mist in de begroting daarover echter diepgang. Enerzijds wordt wel in de toelichting bij het programma Algemene Financiële Logistiek gesteld dat hier de middelen gegroepeerd werden die bestemd zijn voor de beleidsvoorbereiding. De beleidsvoorbereiding zal zich in 2000 richten naar de conceptuele uitbouw van de financiële en fiscale maatregelen die de regering heeft voorzien : onder meer een soepeler controle-omgeving en gebruik van PPS-technieken. Anderzijds vindt hetzelfde lid op het programma 69.9 van de begroting Openbare Werken 100 miljoen frank terug m.b.t. het organiseren van PPS-technieken. *Mevrouw Wivina Demeester – De Meyer* meent te begrijpen dat ook de minister voorstander is van een ruimer gebruik van PPS, maar niet alleen op het terrein van de wegen en de missing links. Zij verwijst naar het werkbezoek dat zij op vrijdag 19 november jl. ondernam op uitnodiging van het VEV in Nederland bij het Kenniscentrum PPS bij het Nederlandse ministerie van Financiën. Zij dringt aan dat ook in Vlaanderen vanuit het ministerie van Financiën de knowhow m.b.t. PPS naar Nederlands model wordt opgebouwd.

De minister vindt deze suggestie te overwegen waard. Hij stelt dat het de bedoeling is dat o.l.v. secretaris-generaal Victor van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap de juridische en financiële

aspecten (en het globale kader) van PPS worden bestudeerd. Het gaat inderdaad niet alleen over wegeninfrastructuur. Voor de Werkgroep-Desmyter wordt 100 miljoen frank uitgetrokken met de bedoeling een selectie te doen van concrete projecten. De minister is het wel eens met het voorstel van mevrouw Wivina Demeester-De Meyer om PPS globaal te benaderen. Hij wil echter wel snel vooruitgaan in dit dossier.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer repliceert dat uit haar werkbezoek aan Nederland bleek dat het Kenniscentrum PPS de concrete projecten die vanuit verschillende zijden worden ingediend, gaat analyseren vanaf het prille begin. Ook de bemerkingen van het Rekenhof bij het programma 69.9 sterken het lid in haar overtuiging dat de financiële middelen terecht moeten komen bij het departement Financiën. Zij verwijst terzake naar de geldende praktijk in alle landen waar PPS ontwikkeld wordt (Engeland, Australië en Nederland), met name dat men vertrekt vanuit een kenniscentrum PPS dat gelokaliseerd zit bij Financiën. In die zin is het lid van oordeel dat een vergelijkbare structuur bij het departement Financiën moet worden opgezet.

De minister verklaart dat hij deze suggestie meeneemt. Men moet kiezen voor de beste oplossing. Ook in zijn visie moet Financiën het project dragen.

2. Energie

– liberalisering en decreet energiebeleid

De heer Eddy Schuermans stelt vast dat in de toelichting wordt vooropgesteld dat een specifiek decretaal kader voor de onderbouw van het Vlaams energiebeleid wordt vooropgesteld. Men zal zich aanpassen aan de Europese richtlijnen m.b.t. energie. Is er een bepaalde timing vooropgezet? Het tijdstip waarop dit decreet er zal komen en vooral wanneer dit decreet in werking zal treden, kan zijn effect hebben op andere zaken zoals de operationele doelstelling: “meer concurrentie in de distributie van elektriciteit en aardgas bevorderen met het oog op correcte prijzen en een optimale dienstverlening”. Hetzelfde lid vraagt een verduidelijking van deze operationele doelstelling. Denkt de minister aan een systeem vergelijkbaar met het Nederlandse model, waar men de meest extreme vorm van concurrentie heeft, met name een vrijmaking van de markt tot op het niveau van de klant?

De minister repliceert dat hij zich voor het energie-decreet graag wil spiegelen aan het Nederlandse

model mits er voldaan wordt aan een aantal randvoorwaarden. Zo moet er rekening gehouden worden met het gegeven van de bevoegdheidsverdeling in de federale staat. Ook met de inkomsten op het terrein van steden en gemeenten moet rekening worden gehouden. Dat is in Nederland totaal anders. De minister benadrukt dat hij een fervent voorstander is van een versnelde liberalisering van de markt. Hij voelt zich gesterkt door de ontwikkeling in de buurlanden.

De minister vindt het toch belangrijk de context van de liberalisering van de elektriciteitssector uitvoerig toe te lichten. Op 8 juni 1999 verleende de vorige Vlaamse regering haar principiële goedkeuring aan het voorontwerp van decreet inzake de opwekking en de distributie van elektriciteit. Tegelijkertijd werd de toenmalige Vlaamse minister bevoegd voor het energiebeleid, gemachtigd om over dit ontwerp van decreet het advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen in te winnen, met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van twee maanden. Op 29 juni 1999 werd tevens beslist het advies van de MINA-Raad aan te vragen, met het verzoek om het advies voor te leggen binnen een termijn van één maand.

Het advies van de MINA-Raad werd uitgebracht op 28 september 1999. De SERV bracht haar advies uit op 20 oktober 1999.

In haar regeerakkoord heeft de nieuwe Vlaamse regering zich uitgesproken voor een versnelde liberalisering, een decretale verankering van de onafhankelijkheid van de distributiemaatschappijen ten aanzien van de produktiemaatschappijen, het verhogen tot 3 % van het aandeel hernieuwbare energie in het totale energieaanbod tijdens deze legislatuur, de promotie van warmtekrachtkoppeling, enz.

Momenteel wordt door het kabinet van de minister een nieuwe tekst voorbereid die gebaseerd is op het bestaande voorontwerp van decreet, maar die rekening houdt met het advies van de MINA-Raad, het advies van de SERV en het regeerakkoord. Deze tekst zal binnen enkele weken afgerond worden en zal vervolgens voorgelegd worden aan de Vlaamse regering en na advies van de Raad van State aan het Vlaams Parlement.

Bij het opstellen van de kalender voor in aanmerking komende afnemers, d.w.z. afnemers die hun elektriciteitsleverancier vrij kunnen kiezen, zal rekening gehouden worden met de graad van openstelling in onze buurlanden. In Engeland zijn sinds 1998 alle verbruikers (inclusief huishoudens) vrij. In Nederland werd een kalender opgesteld waarbij

in 2007 alle verbruikers vrij zullen zijn. In Duitsland zijn in theorie alle verbruikers vrij sinds 1998, maar in de praktijk zijn er nog heel wat problemen zoals de bepaling van de transport- en de distributietarieven. Frankrijk is eerder terughoudend bij het openstellen van de elektriciteitsmarkt.

De wet van 29 april 1999 voorziet dat in België alle eindafnemers die meer dan 100 Gigawattuur per jaar en per site verbruiken, onmiddellijk vrij zijn. Andere categorieën eindafnemers die aangesloten zijn op het transmissienet (meer dan 70 kV), zullen geleidelijk en uiterlijk tegen 31 december 2006 vrijgemaakt worden. De distributeurs worden volledig kiesbaar op 1 januari 2007. De gewesten zijn bevoegd om zich uit te spreken over de kiesbaarheid van eindafnemers aangesloten op het distributienet (tot en met 70 kV).

Rekening houdend met de graad van openstelling in onze buurlanden en in andere landen van de Europese Unie (bv. Finland en Zweden), vindt de minister dat de openstelling zoals bepaald in de wet te traag verloopt. Alle grote bedrijven en KMO's moeten vóór 1 januari 2007 vrijgemaakt worden. De distributeurs zouden eveneens vóór die datum hun elektriciteitsleverancier vrij moeten kunnen kiezen, zodat op die manier ook de gezinnen vrij snel kunnen profiteren van de voordelen van de geliberaliseerde markt.

– alternatieve energie en steenkoolvergassing

De heer Jan Loones merkt op dat verscheidene intercommunales in het kader van REG-programma's voorstellen formuleren m.b.t. alternatieve energie, vooral windenergie. De kustzone komt voor de inplanting van windenergie bijzonder in aanmerking. Het lid meent dat er toch nood is aan enige regulering om die inplanting te begeleiden. Hij herinnert zich dat er ook sprake was van mogelijke inplanting van "windmolens" op klaverbladen van autowegen. Welk standpunt neemt de minister hierover in ?

De heer Jean Geraerts heeft vragen bij het ontwikkelen van windenergie. Hij verwijst naar een Nederlandse studie die klaar en duidelijk concludeert dat windturbines op termijn meer milieuvervuilend zijn dan een gewone centrale omdat uiteindelijk het bouwen van een windturbine reeds zo milieuvervuilend is en het rendement veel te laag is.

De heer Jean Geraerts is van oordeel dat er te weinig middelen worden uitgetrokken voor de "natuurlijke rijkdommen" van Vlaanderen. Concreet pleit de heer Jean Geraerts voor "de ondergrondse

vergassing" van de omvangrijke kolenreserve die zich bevindt in het noordoosten van de provincie Antwerpen en het noorden van de provincie Limburg. Men kan deze reserve dan aanwenden als een alternatieve energiebron die veel milieuvriendelijker is dan bv. olie.

De heer Eloi Glorieux is het helemaal oneens met dit laatste voorstel van de heer Jean Geraerts. Hetzelfde lid verwijst naar het luik energie van de regeringsverklaring en met name de doelstelling 3% aan hernieuwbare energie te bereiken. Er zijn reeds aanzetten gegeven om die 3%-norm te bereiken, onder meer de waterkrachtcentrales die kleine maar duurzame stappen zijn in de goede richting. Daarnaast is er echter nood aan een aantal grotere projecten, onder meer op het vlak van windenergie, die ook in Vlaanderen een belangrijk wezenlijk potentieel heeft. De spreker denkt dan niet alleen aan projecten op het vasteland maar ook "offshore". In welke mate worden deze pistes in overweging genomen en worden er middelen vrijgemaakt om dergelijke projecten te onderzoeken en te realiseren op korte termijn ?

De heer Carl Decaluwe vraagt of Agalev pleit voor "offshore"-activiteiten in het kader van windenergie ? De heer Eloi Glorieux verklaart dat hij met betrekking tot "offshore"-activiteiten in het kader van windenergie, een aantal interessante studies kent. Daaruit blijkt dat het gebied voor onze kust en de Nederlandse kust dat nodig zou zijn om dergelijke windmolenparken te bouwen – en die een equivalent van een 5000 Megawatt zouden produceren – veel kleiner is dan het gebied dat voor onze kust wordt voorbehouden voor militaire doeleinden. Hetzelfde lid verklaart dat zijn fractie deze optie zeker niet uitsluit, meer zelfs, dat vanuit ecologisch standpunt deze optie vanuit bepaalde voorwaarden de voorkeur wegdraagt en te verkiezen is boven andere klassieke vormen om energie op te wekken : steenkool-, – olie- en kerncentrales.

De heer Eloi Glorieux benadrukt dat de meest goedkope, ecologisch verantwoorde wijze om aan energiebeleid te doen, is er voor te zorgen dat er zo weinig mogelijk energie dient opgewekt te worden. Het is daarom belangrijk veel middelen te besteden aan het uitsparen, aan de "megawattenergie-efficiëntie". Hij verwacht heel wat initiatieven op dat terrein, ook al omdat er een enorm potentieel, dat onaangeroerd is, aanwezig is. Een eerste prioriteit van het beleid moet dus volgens hetzelfde lid daarnaar toegaan. Deze doelstelling is naast het opwekken van duurzame energiebronnen, uiterst belangrijk.

Op de suggestie van de heer Jan Loones om een “windplan” te ontwerpen, repliceert *de minister* dat er verschillende aspecten aan windenergie en de inplanting van windmolens verbonden zijn : men kan dat vanuit het standpunt van de ruimtelijke ordening benaderen, of ecologisch. Het ontroert de minister hoe erg men bekommerd is om ecologische motieven.

De minister benadrukt dat Vlaanderen in het verleden op het vlak van het technisch ontwikkelen van windenergie een pionier was. Die voortrekkersrol is spijtig genoeg voltooid verleden tijd, omdat Vlaanderen een zeer conservatieve energiepolitiek gevoerd heeft. Hij onderlijnt dat windenergie niet alleen op zee maar ook aan land een interessante haalbare en rendabele zaak is. De minister is het eens met een vroeger geformuleerd voorstel van de heer Carl Decaluwe om GSM-masten hoger te belasten. De minister vindt het echter geen goede zaak om voor de inplanting van windmolens de hoogste winst na te streven. Dat lijkt hem weinig ethisch, maar de minister heeft zelf daarvoor geen concreet alternatief. Het stoort hem zeker niet dat langs autowegen windmolens worden ingeplant. Elke kilowatt die men zo laat verloren gaan, is immers een spijtige zaak.

De minister houdt er aan zijn visie omtrent windenergie uitvoerig toe te lichten. In het regeerakkoord wordt vooropgesteld om tijdens deze legislatuur het aandeel hernieuwbare energie in het totale energieaanbod te verhogen tot 3%. Een belangrijk deel van deze doelstelling moet gerealiseerd worden door de toepassing van windenergie. Het bekomen van een bouwvergunning vormt momenteel de belangrijkste belemmering voor de doorbraak van windenergie in Vlaanderen. Het afleveren van bouwvergunningen voor de inplanting van windturbines wordt bemoeilijkt door het ontbreken van duidelijke criteria voor de beoordeling van de vergunningsaanvragen. Het regeerakkoord stelt dat de criteria voor de vergunning van windparken tegen 2001 dienen uitgewerkt te worden. Deze criteria zullen o.a. betrekking hebben op lawaaihinder, ruimtelijk beslag en visuele hinder. In het kader van de bevoegdheid inzake ruimtelijke ordening richtte de minister reeds in 1998, samen met de minister bevoegd voor het energiebeleid, een windwerkgroep op, die deze criteria moest bepalen. Deze werkgroep stelde in samenwerking met het kabinet van de minister de ontwerptekst “Windturbines – Ruimtelijke afweging en randvoorwaarden voor inplanting” samen. Op 1 september 1999 heeft de minister aan minister Dirk Van Mechelen een brief gestuurd met de vraag of

hij kan instemmen met het heropstarten van de activiteiten van de windwerkgroep.

De windwerkgroep vormt het beste platform om de voorliggende dossiers te beoordelen op basis van de bestaande ontwerptekst. De ervaring opgedaan bij de behandeling van de voorliggende dossiers kan mee bijdragen tot de betere aflijning van de uiteindelijke criteria. Het hanteren van de elementen uit de bestaande ontwerptekst als werkcriteria, maakt het ook mogelijk om het “Windplan Vlaanderen” op een realistische wijze verder uit te werken. Dit Windplan wordt momenteel opgesteld door de VUB en ODE-Vlaanderen (Organisatie voor Duurzame Energie). Het plan onderzoekt de mogelijke inplantingplaatsen voor windturbines op basis van windaanbod, netaansluitingsmogelijkheden en ruimtelijke voorwaarden.

De minister is ervan overtuigd dat voor windenergie een belangrijke rol is weggelegd bij de realisatie van de doelstelling om het aandeel van hernieuwbare energie in het totale energieaanbod te verhogen tot 3%. Rekening houdend met de huidige steunmaatregel van 2 frank per geproduceerde kWh zijn windmolens economisch rendabel als ze geplaatst worden op sites met een voldoende windaanbod. Drie recente Europese studies (twee Deense en één Duitse) tonen aan dat de energie die nodig is om een windmolen te produceren, wordt terugverdiend tussen 3 maanden en 1 jaar afhankelijk van het windregime. Ook de CO₂-uitstoot van windmolens is over de ganse levensduur veel lager dan de uitstoot van bijvoorbeeld een kolencentrale.

Ook al behoort de oprichting van een offshore windmolenpark niet tot de bevoegdheden van de Vlaamse minister bevoegd voor Energie, toch wenst de minister zijn steun uit te drukken voor het tot stand komen van het windmolenpark voor de Vlaamse kust. Dit park kan namelijk een aanzienlijke bijdrage leveren tot de produktie van elektriciteit op basis van hernieuwbare energiebronnen. Vanuit zijn bevoegdheid als minister van Mobiliteit en Openbare Werken zal de minister er evenwel op toezien dat de veiligheid van de bestaande scheepvaartroutes en het verkeersbegeleidingssysteem via radar gevrijwaard blijft.

De minister benadrukt dat “offshore” een federale aangelegenheid is. Hij is niet per definitie gekant tegen deze techniek. Een aantal Vlaamse bedrijven heeft op dat vlak enige knowhow. Hij waarschuwt wel voor de oude plannen die pleiten voor het maken van eilanden in zee waarop windmolens worden gebouwd. De discussie gaat dan niet over

de windmolens maar spitst zich dan toe op welke specie wordt gebruikt om die eilanden te creëren. De gevorderde technologie laat ondertussen toe dat men de windmolens kan verankeren in de zeebodem.

De minister verwacht weinig heil van het voorstel van de heer Jean Geraerts om de kolenreserves via ondergrondse vergassing aan te wenden als alternatieve energiebron omwille van ecologische nadelen. Hij ziet evenwel andere mogelijkheden op het vlak van het gebruik van natuurlijke rijkdommen zoals onder meer waterkracht. De minister betreurt dat men destijds nagelaten heeft in de sluizen van waterlopen energiewinning te voorzien. Men had een zeer hoog rendement kunnen realiseren ook al omdat er in de winter zeer veel water door de rivieren loopt dat kon aangewend worden voor energiewinning.

De ontginning van steenkool in het Kempisch bekken op klassieke wijze, dit is met ondergrondse mijnbouwmethoden, is sinds 1992 definitief beëindigd. De steenkoollagen zijn echter nog helemaal niet uitgeput. Talrijke lagen werden niet of slechts gedeeltelijk uitgegraven. De economische wetten van de rendabiliteit hebben gezorgd voor een stopzetting van de ontginning op klassieke wijze.

Men schat dat de ondergrond van de Kempen nog minstens 4 miljard ton steenkool bevat. Dat deze ooit nog op klassieke wijze zullen bovengehaald worden, lijkt zeer weinig waarschijnlijk. Er bestaan echter wel technieken om de steenkool gewoon ter plaatse onder de grond in energie om te zetten.

De eerste methode heet steenkoolvergassing. Met deze technologie poogt men de steenkoollagen ondergronds en in situ tot ontbranding te brengen en de geproduceerde verbrandingsgassen op te vangen. Daartoe voert men een boring tot in de betrokken koollaag uit. Het is technisch mogelijk de boring op grotere diepte een bocht te laten maken zodanig dat de steenkoollaag horizontaal en dus over een behoorlijke lengte doorboord wordt. Aldus heeft men in de koollaag een kachelschacht gecreëerd. Vervolgens wordt een tweede diepboring uitgevoerd welke in de eerste moet uitmonden en waarlangs de verbrandingsgassen geëvacueerd kunnen worden. Dit is de schoorsteen. Binnen de steenkoollaag wordt dan een ontsteking teweeggebracht. Door het inpompen van lucht en stoom in de eerste boorput poogt men de ontstane brandhaard in stand te houden en uit te breiden. Het is evenwel de bedoeling een onvolledige verbranding te realiseren zodat de gerecupereerde gassen in een bovengrondse energiecentrale verder verbrand

kunnen worden met de produktie van grote hoeveelheden warmte, om te zetten in elektrische energie.

Met behulp van deze technologie werd tijdens de jaren 1980 een pilootproject opgezet in het Waalse Thulin. Dit project was een gezamenlijke actie van het Belgische ministerie van Economische Zaken, de Duitse Bondsrepubliek en de toenmalige Europese Gemeenschappen. Een Spaans-Brits-Belgisch samenwerkingsverband startte in 1997 een tweede proefproject op in de Spaanse provincie Teruel. Beide opstellingen gaven geen succesvolle resultaten. Deze methode werd gedurende de jaren '90 naar de achtergrond verschoven.

De tweede methode heet steenkoolontgassing, eveneens gekend onder de naam "steenkoollaag methaangaswinning". Hierbij geeft men de steenkool de kans om het methaangas dat hij op microscopische schaal vasthoudt los te laten om het vervolgens op te vangen. Reeds tijdens de ondergrondse ontginning van steenkool was het vrijkomen van het gevaarlijk "mijngas" gekend en berucht. In natuurlijke toestand zit dat methaangas onder hoge druk opgesloten in microporiën. Die druk komt van het gewicht van de er bovenop liggende gesteenten en van de hydrostatische druk van het grondwater. Bij het loshakken van de steenkool valt die externe druk weg en kan het gas ontspannen en wegvloeien. Aanvankelijk werd dit gas eenvoudigweg afgefakkeld, later werd het opgevangen om het te gebruiken als brandstof voor stoomketelinstallaties.

Met de huidige technologie plaatst men eerst een boring tot in een steenkoollaag en schiet men ter hoogte van die steenkoollaag horizontaal enkele gaten in de putwanden. Daarna stuwt men onder hoge druk een mengsel van water en zand in de boorput met de bedoeling de steenkoollaag over een zekere afstand middels een groot aantal barsten open te prangen. Het zand dient om te beletten dat de barsten bij het verminderen van de druk weer dicht vallen. Vervolgens pompt men alle grondwater in de onmiddellijke buurt weg, zodat de hydrostatische druk tot een minimum herleid wordt. Dat is het moment waarop het in de steenkool aanwezige methaangas zich kan losmaken en via de barsten tot in de boorput kan stromen. Na opvang kan het eveneens in een energiecentrale verbrand worden.

Deze technologie wordt in de Verenigde Staten reeds met succes en op commerciële schaal toegepast. In 1993 leverden aldaar een 6.500 productieputten ongeveer 15 miljard m³ gas. In Vlaanderen

werd in 1993 een demonstratieproject voor winning van gas met deze methode op touw gezet. Het was een samenwerking tussen het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, de Belgische Geologische Dienst en de Nederlandse Rijksgeologische Dienst. De put heeft slechts gedurende korte tijd een minuscule hoeveelheid gas geproduceerd. Achteraf bleek de selectie van de boorsite niet optimaal : de locatie bevond zich te dicht bij een ondergronds breuksysteem waardoor het grondwater na oppompen te snel door de omgeving weer werd aangevuld. De hydrostatische druk kon dus niet voldoende laag gereduceerd worden.

Van de twee methodes biedt steenkoolontgassing de beste perspectieven voor commerciële toepassing. Internationaal wordt momenteel wel verder gezocht naar nieuwe ontwikkelingen waarbij van een combinatie van de twee methodes gebruik wordt gemaakt. Met de huidige lage energieprijzen zijn de beschreven toepassingen niet rendabel. De vereiste investeringen zijn vrij hoog en positieve resultaten kunnen niet gegarandeerd worden.

In verband met de opmerking van de heer Eloi Glorieux verklaart de minister dat men er alles moet aan doen om de vooropgezette 3%-norm (hernieuwbare energie), voorzien in de regeringsverklaring, te halen : via warmtekrachtkoppeling kan men ongeveer een equivalent van een halve kerncentrale aan energie opwekken. Hij is van oordeel dat 3% elektriciteitsreductie een meer haalbare zaak is dan de realisatie van 3% aan hernieuwbare energie.

3. Mobiliteit en openbare werken

De heer Carl Decaluwe dringt aan dat de minister dringend een overzicht geeft van de *mobiliteitseffecten* van de verschillende vooropgestelde maatregelen. Hij confronteert de minister met de recente persartikelen waar wordt geponeerd dat de verkeersfiles almaar langer worden. De heer Carl Decaluwe zou illustratief in dat verband een overzicht een studie wensen van de evaluatie van het gratis openbaar vervoer (in Hasselt) en de band met de mobiliteitseffecten.

Op de vraag naar de mobiliteitseffecten ten gevolge van het organiseren van bijkomend openbaar vervoer, repliceert de minister dat hierbij duidelijk naar het pilootproject Brugge en andere gelijkaardige projecten kan worden verwezen. Hierbij werd vastgesteld dat bijkomend openbaar vervoer, gecombineerd met een aantal belangrijke flankerende maatregelen inzake parkeren en doorstroming, kan leiden tot een aanzienlijke vermindering van

het autogebruik, het aantal ongevallen, een vermindering van de verkeersdruk, een stijging van het gebruik van het openbaar vervoer, een stijging van het aantal fietsers en voetgangers.

In de evaluaties van de diverse mobiliteitsconvenants die ondertussen werden afgesloten in de diverse regio's, kan worden vastgesteld dat zich gelijkaardige tendensen voordoen. Indien gewenst wil de minister de verslagen van de diverse evaluatiecommissies laten overmaken. Deze materie is te uitgebreid en te technisch om hier uitvoerig op in te kunnen gaan in deze commissie.

De heer Carl Decaluwe stelt vast dat de realisatie van een aantal aangevatte projecten (gratis vervoer, kortingen, basismobiliteit, voorstadsnetten,...) een jaarlijkse exploitatie-meerkost van meer dan 10 miljard frank impliceert binnen vijf jaar. Dit vergt dus een ernstige jaarlijkse begrotingsstijging. Ook hier dringt de heer Carl Decaluwe aan op een onderzoek naar de mobiliteitseffecten.

De minister bevestigt dat het inderdaad de bedoeling is om de middelen voor bijkomend openbaar vervoer jaarlijks te laten stijgen. Dit is inherent aan het soort van krediet. Exploitatie-uitgaven zijn immers recurrent eenmaal het project is opgestart, en kunnen pas verdwijnen indien men het project stopzet.

Wat de *mobiliteitsconvenants* betreft, verwijst de heer Carl Decaluwe naar de opmerkingen van het Rekenhof over de verhouding tussen het bedrag van de beleidskredieten en het bedrag van de betalingskredieten. De gezamenlijke kost bedraagt 812 miljoen frank die wacht op een uitwerking in de begroting 2000 terwijl slechts in een betalingskrediet van 200 miljoen frank is voorzien. Het Rekenhof wijst dan ook terecht op de onwaarschijnlijke verhouding tussen beleidskredieten en betalingskredieten. Normaliter is die verhouding 80 versus 100, hier gaat het om een verhouding 20 versus 100.

De minister verduidelijkt het tekort aan ordonnancierskredieten voor de mobiliteitsconvenants op het programma 63.20 – BA 31.07. De betalingen geschieden pas na het indienen van de vorderingsstaten, d.w.z. nadat het project minstens zes maanden loopt. Uiteraard moet er ook rekening gehouden worden met het gegeven dat er voor de projecten, die werden overgeheveld naar de reguliere dotatie, geen ordonnanceringen meer zullen geschieden op het artikel van het mobiliteitsconvenant. Er dient tevens rekening gehouden te worden met het gegeven dat in 1999 een overheveling van 100 mil-

joen frank betalingskredieten vanuit het investeringsartikel naar het convenantartikel gerealiseerd werd, hetgeen in het volgende jaar de betalingslast voor het convenantartikel zal verlichten.

De situatie verandert evenwel telkens er nieuwe projecten worden opgestart. Er moet dus telkens nagegaan worden wat het effect is op de begroting van de volgende jaren, zowel op het vlak van vastleggingen als van ordonnanceringen. Dit neemt niet weg dat de minister de situatie uiteraard op de voet blijft volgen en dat ter gelegener tijd, naar aanleiding van de budgetcontrole of naar aanleiding van tussentijdse herschikkingen, de nodige bijstellingen zullen worden voorgesteld, indien dit nodig mocht blijken. In de huidige stand van zaken is er evenwel geen probleem met betrekking tot de beschikbare ordonnanceringskredieten, zoals door het Rekenhof wordt gesteld.

Wat het *Vlaams Infrastructuur Fonds (VIF)* betreft, verwijst de heer Carl Decaluwe naar de discussie die vorige legislatuur gevoerd werd m.b.t. de zogenaamde objectieerbare behoeftenanalyses. De minister heeft hem toen niet kunnen overtuigen : er zaten verschillen tussen de zeer gedetailleerde behoeftenanalyses en het fysisch programma. Die verschillen zijn toen niet voldoende verklaard. Hij wenst meer zicht over de juiste verdeling van de enorme middelen. In de media wordt verkondigd dat er 1 miljard frank meer voor fietspaden en doortochten zal gerealiseerd worden, terwijl hij moet vaststellen dat in de begroting via een handige truc er gewoonweg 1 miljard frank aan middelen wordt afgepakt van het fysisch programma. Het lid vraagt verduidelijking over de mededeling van de minister dat het ene met het andere niets te maken heeft. Hij wenst inzicht in het systeem waarbij vroeger gewerkt werd met lijsten van doortochten waarbij het aantal punten werden gehanteerd om op het indicatief programma te komen. Nu stelt het lid vast dat er plotseling 1 miljard frank wordt vrijgemaakt voor doortochten die blijkbaar door de gemeenten volgens andere criteria (via mobiliteitsconvenants) worden vooruitgeschoven. Waarom wordt er voor deze techniek geopteerd en niet voor het systeem van het fysisch programma met meer aandacht voor doortochten. Het blijft verder onduidelijk of dit bedrag van 1 miljard frank extra exclusief gereserveerd is voor gewestwegen. De heer Carl Decaluwe vond het antwoord van de minister op zijn vraag om uitleg ter zake niet voldoende duidelijk : blijkbaar is er ook ruimte voor investeringen in gemeentewegen ? Kortom het lid wenst absolute duidelijkheid over de criteria en de middelen die gehanteerd worden bij mobiliteitsconvenants en de toekenning van het miljard frank

extra. Het fysisch programma betreft trouwens de gewestwegen waar de onveiligheid het grootst is. Als blijkt dat een deel van het miljard frank wordt aangewend voor gemeentewegen, zou men kunnen besluiten dat dit de verkeersveiligheid niet ten goede komen.

In antwoord op de vraag van de heer Carl Decaluwe in verband met de verplichting om over een mobiliteitsconvenant te beschikken en de noodzaak om op sommige plaatsen hoogdringende infrastructuurwerken te kunnen uitvoeren, stelt de minister dat op dit ogenblik ongeveer 40% van de werken gekoppeld zijn aan het afsluiten van een bijakte. Dit betekent dus dat er voor 60% van de werken geen bijakte nodig is. Het betreft vooral werken aan het hoofdwegennet en onderhoudswerken. Aanvullend stelt hij dat individuele veiligheidsknelpunten regelmatig besproken worden binnen de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid. De Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid kan beslissen om veiligheidsingrepen tot 5 miljoen frank uit te voeren om deze te verhelpen zonder dat er enige verplichting is tot het afsluiten van een convenant. Gelet op het groot succes van de convenantsregeling zal het aantal gevallen waarin de gemeente niet over een convenant beschikt, hoe dan ook erg beperkt zijn. Bij de evaluatie van het aantal afgesloten convenants, mag men niet uit het oog verliezen dat een aantal gemeenten niet door gewestwegen doorkruist worden.

Voor wat de link tussen de behoefteanalyse en het indicatief meerjarenprogramma betreft, verwijst de minister naar het indicatief driejarenprogramma 2000-2002 dat de minister als bijlage bij het begrotingsverslag zal neerleggen. De methodiek van de behoefteanalyse werd ten opzichte van de begroting 1999 niet meer gewijzigd. Indien er vragen zijn over de behoefteanalyse verwijst de minister naar de toelichting die tijdens de vorige legislatuur in het Parlement door de verantwoordelijke ambtenaren werd verstrekt en naar het verslag van deze toelichting.

Zoals vorig jaar reeds werd medegedeeld, is de behoefteanalyse het uitgangspunt voor de programmatie van infrastructuurprojecten. Afwijkingen van de behoefteanalyse kunnen nochtans noodzakelijk zijn, niet om een bepaalde gemeente onrechtmatig te bevoordelen maar wel vanuit praktische en volstrekt verdedigbare overwegingen, zoals bijvoorbeeld een afstemming van het project met infrastructuurwerken gepland door andere overheden of nutsmaatschappijen, de stand van zaken van eventueel noodzakelijke voorstudies of onteige-

ningsprocedures, enz. Wanneer de administratie van de minister niet in staat zou zijn om te motiveren waarom een bepaalde, volgens de behoefteanalyse topprioritaire doortocht of fietspad niet voorkomt op het meerjarenprogramma, zal de minister niet aarzelen om zijn administratie opdracht te geven om het indicatief meerjarenprogramma op dit punt te corrigeren.

Volgens de minister kunnen in de nieuwe regeling fietspadenprojecten gerealiseerd worden, die door een gemeente als prioritair worden beschouwd, niettegenstaande zij nog niet voorkomen in het indicatief driejarenprogramma van het Vlaams Gewest. De prioriteit op lokaal niveau moet blijken naar aanleiding van de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Aangezien de gewestwegen vaak de gevaarlijkste wegen op het gemeentelijk grondgebied zijn, kan het mobiliteitsplan in sommige gevallen aanduiden dat de lokale veiligheid en leefbaarheid enkel maar verbeterd kunnen worden door een aanpassing van de gewestweg die de gemeente doorkruist. Opdat het mobiliteitsplan een gunstig effect zou hebben op de mobiliteit, kan het gewest dan bijna niet anders dan participeren in dit prioritair gemeentelijk project. Ter compensatie wordt een tussenkomst van de lokale overheid ten belope van 20% gevraagd, ook om de gemeentelijke verzuchtingen te beperken tot de meest dringende.

Voor wat de opmerking van Carl Decaluwe inzake het budget voor fietspaden betreft, repliceert de minister dat er in het verleden nooit meer kredieten voor fietspaden gereserveerd werden. Hierbij stelt de minister onmiddellijk dat het niet voldoende is om kredieten voor fietspadenprojecten te reserveren, deze projecten moeten ook effectief aanbesteed raken. Hier kan het schoentje wringen. Dit is in sommige gevallen problematisch omdat een fietspadenproject uitwerken heel wat arbeidsintensiever is dan het uitwerken van een even kostelijk project van structureel onderhoud. Rekening houdende met de beschikbare mankracht binnen de administratie is de uitwerking van een groter aantal fietspaden- en doortochtenprojecten niet zonder meer evident. In dit licht is de voorgestelde subsidieregeling voor fietspaden en schoolomgevingen van groot belang. Volgens deze subsidieregeling zijn de lokale overheden verantwoordelijk voor de uitwerking van het project. In zijn antwoord op de vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe inzake de prefinanciering van projecten door de lokale overheden antwoordde de minister dat deze werkwijze waarbij de lokale overheid het gewest ondersteunt, door het project voor het gewest uit te werken, in uitzonderlijke gevallen ook

toegepast zal worden voor de prioritaire projecten van het meerjarenprogramma. Indien er een achterstand zou ontstaan bij de realisatie van het voorgesteld fietspadenprogramma zal de minister aan de betrokken lokale overheden voorstellen om de projecten uit te voeren volgens de subsidiewerkwijze, weliswaar volgens een subsidiepercentage van 100% in plaats van de 80% die voorzien is voor projecten die niet prioritair zijn volgens de behoefteanalyse.

In antwoord op de vraag of de subsidieregeling ook van toepassing is op gemeentewegen stelt de minister dat de subsidieregeling bedoeld is voor gewestwegen en niet voor gemeentewegen, weliswaar met enige nuance. De nieuwe bijakte die betrekking heeft op de herinrichting van schoolomgevingen is bedoeld voor scholen gelegen ter hoogte van gewestwegen. Een school die vanuit veiligheidsoogpunt er terecht voor gekozen heeft om haar ingang te organiseren langs een minder drukke gemeenteweg die uitgaat op de gewestweg mag hierdoor niet benadeeld worden. Het beveiligen van de aansluiting van deze gemeenteweg op de gewestweg kan perfect passen in de bijakte veilige schoolomgeving. Het principe is dus dat de bijakte van toepassing is op het gewestwegennet, evenwel zonder aanpassingen, van de aansluitende gemeentewegen vanuit een bureaucratische invalshoek, onmogelijk te maken.

Wat het veiligheidsniveau betreft, is het correct dat gemeentewegen gemiddeld gezien veiliger zijn dan gewestwegen. De minister kan echter niet akkoord gaan met de analyse dat prioritaire aanpassingen aan het gemeentewegennet die door Vlaanderen gesubsidieerd zouden worden een suboptimale aanwending van Vlaamse overheidsmiddelen zou impliceren. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen een gemiddelde veiligheidsmaatstaf en de veiligheidsmaatstaf voor een individueel knelpunt. Een individueel veiligheidsknelpunt op het gemeentewegennet kan veel hoger scoren dan een ander veiligheidsknelpunt op het gewestwegennet. Indien de redenering zou veralgemeend worden, zou het gewest alleen nog mogen investeren in de provincie waarvan het wegennet gemiddeld gezien het onveiligst is.

De heer Johan Malcorps verklaart dat zijn fractie gelukkig is met een aantal prioriteiten die in deze begroting *op het vlak van mobiliteit* worden naar voren geschoven. In de eerste plaats is het een goede zaak dat het *aanbod aan openbaar vervoer gevoelig wordt verhoogd*. Investeren in openbaar vervoer is immers een fundamentele bijdrage tot de oplossing voor de knelpunten in de mobiliteit.

Het gaat om een serieuze uitbreiding van de middelen (2 miljard frank) voor De Lijn. Uiteindelijk is dit niet voldoende om alle problemen op te lossen maar er zijn belangrijke aanzetten gegeven, ook op het vlak van voorstadsnetten. Er moeten belangrijke ingrepen gebeuren op het vlak van doorstroming van de gemeenten. Uit de gedachtewisseling, die op 10 november jl. plaatsgreep in de commissie m.b.t. mobiliteitsconvenants, bleek trouwens dat geen enkele gemeente de bijakte over doortochten, wat het openbaar vervoer ten goede komt, ondertekend heeft.

In antwoord op de bemerking van de heer Johan Malcorps i.v.m. het weinig benutten van de bijakte vrije tram- en busbanen, verklaart de minister dat doorstromingsmaatregelen en de aanleg van vrije bus- en trambanen, in het kader van het mobiliteitsconvenantbeleid, tot nu toe steeds geïntegreerd met andere maatregelen werden doorgevoerd. Vooral in de talrijke doortochtprojecten zijn de doorstromingsproblemen en de mogelijkheden tot het aanleggen van vrije bus- en trambanen grondig onderzocht en uitvoerig besproken tussen de verschillende bij het mobiliteitsconvenantbeleid betrokken partijen. De minister legt hierbij de nadruk op uitvoerig bespreken omdat vooral over de aanleg van vrije bus- en trambanen de verschillende partners nogal eens van standpunt verschillen. Toch heeft de goede werking van het overlegsysteem waarmee het mobiliteitsconvenantensysteem functioneert als gevolg gehad dat heel wat doorstromingsmaatregelen en vrije tram- en busbanen werden opgenomen in doortochtprojecten. Verder stelt de minister dat projecten waarin over grotere afstanden vrije tram- en busbanen worden voorzien, dikwijls ook omvangrijke en vaak dure projecten zijn, die meer voorbereidingstijd vergen dan andere kleinere projecten. Dat geldt bijvoorbeeld voor de vrije trambaan naar Flanders Expo in Gent. Dergelijke projecten doen er langer over vooraleer tot realisatie kan worden overgegaan.

Voor de volledigheid wijst de minister erop dat er op dit ogenblik buiten het convenantbeleid ook een programma van verkeerslichtenbeïnvloeding loopt, dat specifiek als doel heeft om de doorstroming van het openbaar vervoer te bevorderen. Ook de aanleg van busluizen is, omwille van de geringe budgettaire impact, niet convenantgebonden.

De Agalev-fractie vindt dat het *tarievenbeleid* (de tariefvermindering) in de goede richting evolueert. Het is belangrijk dat trouwe gebruikers sterk worden beloond. Er liggen nu duidelijke opties op tafel : jongerenabonnementen, tweede en derde-

abonnementen. Ook het gegeven dat men bepaalde categorieën veralgemeend benadert (65-plussers, jongeren,...) is een goede zaak. Belangrijk is ook dat men complementair naast een uniform tarievenbeleid op maat van de gemeentelijke noden maatregelen treft. De heer Johan Malcorps is verheugd dat de tarieven van het openbaar vervoer eindelijk niet meer worden verhoogd.

Ook de *investeringen op het vlak van verkeersveiligheid* : veilige schoolomgeving en veilige fietspaden langs de gewestwegen zijn voor de Agalev-fractie een prioriteit.

Wat de fietspaden betreft, is de vraag (en de behoefte) veel groter dan het aanbod. De nieuwe regeling heeft het voordeel dat de gemeenten beter worden geresponsabiliseerd. Er is wel onduidelijkheid over de grootte van de som die wordt uitgetrokken voor de zgn. 80-20-regeling (80% subsidie gewest – 20% gemeente) en de som die voorzien is voor de gewone regeling.

De minister verduidelijkt dat er een miljard frank ingeschreven werd op het begrotingsartikel dat voorgesteld wordt voor de nieuwe subsidieregeling. Dit is een arbitrair budget omdat de aanwending van dit budget op dit ogenblik niet voorspelbaar is, vermits het een aanbod is voor de lokale overheden. Het enthousiasme van de lokale overheden voor dit nieuw initiatief zal bepalend zijn voor de aanwending van dit budget. In de mate dat het subsidiebudget niet of slechts gedeeltelijk aangewend wordt, worden de fietspaden die voorkomen op het indicatief meerjarenprogramma 2000-2002 boekhoudkundig geheel of gedeeltelijk vastgelegd op dit budget. In de loop van het jaar 2000 zal dus een kredietherschikking doorgevoerd worden, waarbij het ongebruikte subsidiebudget overgeheveld wordt naar het klassieke budget. Van de voorgestelde 1,3 miljard frank voor fietspaden wordt niettemin 1 miljard frank aangerekend op het subsidiebudget en 300 miljoen frank op het VESOC-krediet. Naarmate er vastleggingen gereserveerd moeten worden voor de subsidiebijakten voor fietspaden die niet op het meerjarenprogramma 2000-2002 voorkomen, kunnen de fietspaden van het meerjarenprogramma 2000-2002 niet op het subsidieartikel vastgelegd worden en dient er dus een programmaherverdeling doorgevoerd te worden om de uitvoering van deze fietspaden te garanderen.

De heer Johan Malcorps vraagt of er enige inschatting is van hoeveel fietspaden-doortochten (en de kost ervan) er volgens het normale regime – d.w.z. 100% regeling – zouden gefinancierd worden. Met

het oog op hoeveel ruimte er dan nog rest van de voorziene 1 miljard frank.

De minister antwoordt dat hij geen inschatting kan geven. De heer Johan Malcorps vraagt of er een ruimte zal gecreëerd worden ten belope van 300 miljoen frank – vorig jaar bedroeg dat budget voor fietspaden 700 miljoen frank.

Voor de heer Carl Decaluwe is het allemaal niet duidelijk. De minister stelt 1 miljard frank in het vooruitzicht voor nieuwe fietspaden en 300 miljoen frank op het VESOC-krediet : globaal dus 1,3 miljard frank. Uit het antwoord op zijn vraag om uitleg daarover begrijpt de heer Carl Decaluwe dat de minister stelde dat die 1 miljard frank onder meer besteed wordt aan fietspaden, doortochten en schoolomgevingen. Het lid vraagt hoe de fietsnetwerken zich daarbij verhouden. Hij wenst deze zaken te analyseren om te toetsen of er ook extra inspanningen worden gedaan voor fietsnetwerken of uitsluitend voor doortochten en fietspaden. Hij onderlijnt dat de globale aanwending van dat 1 miljard frank niet duidelijk is.

De heer Carl Decaluwe vraagt een begrotingstechnische verduidelijking in verband met het antwoord van de minister waar deze stelt dat het subsidiebudget bij onvoldoende projecten, zal overgeheveld worden naar het fysisch programma. Hetzelfde lid vraagt zich ook af wanneer er sprake is van onvoldoende succesvol. Hij benadrukt opnieuw dat er een onevenwicht is tussen het miljard frank dat in het vooruitzicht werd gesteld en de 200 miljoen frank die werden ingeschreven als betalingskrediet. Hij is trouwens van oordeel dat de minister duidelijk zijn timing moet aangeven. Het kan immers perfect dat de gemeentebesturen iets dergelijks opstarten maar dat enige tijd nodig heeft om het niveau van de administratie van de minister te bereiken. De minister zou ondertussen kunnen beslist hebben dit budget over te hevelen naar het fysisch programma, waardoor ook de 80-20 regeling omgezet wordt in een 100%- regeling. Een dergelijke manier van werken zou ingenieuze gemeentebesturen kunnen aanzetten om te temporiseren om zo 100% subsidiëring binnen te halen. De CVP-fractie is van oordeel dat er een duidelijke kalender moet zijn. Tegen de maatregel en het principe op zich, kant de CVP-fractie zich niet, maar men stelt zich wel vragen omtrent de objectieve criteria.

Ook de heer Johan Malcorps dringt aan op een duidelijke uitsplitsing.

De minister repliceert dat, als blijkt dat er onvoldoende succes is op gemeentelijk vlak, er een mogelijkheid tot herschikking van het budget moet kunnen georganiseerd worden vanuit de Vlaamse overheid. De minister benadrukt dat hij de stelling van de heer Carl Decaluwe omtrent de omzeiling van de objectieve behoeftencriteria niet onderschrijft. De minister verklaart verder dat de mate waarin er vastleggingen gereserveerd moeten worden om de subsidiebijakten te honoreren, enerzijds afhankelijk is van de participatiebereidheid van de lokale overheden en anderzijds van de bespreking van de nieuwe bijakte met de Inspectie van Financiën. Wat het eerste punt betreft, merkt de minister op dat de lokale overheden bij de behandeling van de gemeentelijke begroting in een budget moeten voorzien om het gemeentelijk aandeel van de fietspaden te financieren. Voor wat het tweede punt betreft wenst de minister aan te stippen dat er voorgesteld wordt om het gewestelijk aandeel van 80% in twee schijven te betalen, namelijk 40% naar aanleiding van de goedkeuring van het project door de auditcommissie en 40% naar aanleiding van de voorlopige oplevering van het project. De financiële verplichtingen van het Gewest dienen dus niet noodzakelijk volledig opgenomen te worden op de begroting 2000.

Het uitgangspunt van de benadering van *de heer Jul Van Aperen* vormt het regeerakkoord. Het lid acteert dat de minister in zijn toelichting verklaarde dat moet getracht worden het aandeel van het goederenverkeer via het spoor en het water te verhogen. De heer Jul Van Aperen is van oordeel dat deze doelstelling té ambitieus is omdat men het huidige aandeel van het wegverkeer moeilijk zal kunnen verminderen in functie van de verwachte groei naar 2010 toe. Als de overheid er in slaagt het bijkomende additionele vervoer af te leiden naar water- en spoorvervoer, is de doelstelling geslaagd en is men op de goede weg. 85% van het wegvervoer in Vlaanderen / België is immers vervoer binnen een afstand van 150 km, het is dus een transitland bij uitstek. Ook federaal minister van Verkeer Durant pleit er trouwens voor het vrachtverkeer af te leiden naar alternatieve vervoermiddelen. Hetzelfde lid benadrukt wel dat tijdens de spitsuren het vrachtverkeer slechts 9% uitmaakt van het totaal aantal voertuigen. Het lid is verheugd dat deze begroting een grote inspanning levert op het vlak van "*Gemeenschappelijk Vervoer*". 10% van het globale personenvervoer wegnemen, heeft immers een groter effect (9%) op het globale mobiliteitsvolume dan 10% van het vrachtverkeer verminderen. Dat laatste heeft slechts een marginaal effect van 1% op het globale wegverkeer.

10% wegnemen van het aantal voertuigen heeft een multiplicatoreffect op de fileproblematiek. De heer Jul Van Aperen vindt het dan ook een goede zaak dat de minister 2 miljard frank bijkomend investeert in gemeenschappelijk vervoer. Niet alleen de kwantiteit, maar ook de kwaliteit van het gemeenschappelijk vervoer dient te verbeteren. Het moet de doelstelling zijn een aantal autogebruikers aan te trekken naar het openbaar vervoer. Dit kan via het inleggen van meer bussen (opdrijven van het volume) met beter comfort (kwaliteit), maar ook via betere en stiptere verbindingen en via het creëren van een beter netwerk van verbindingen. Meer middelen ter beschikking stellen van het gemeenschappelijk vervoer is dus een goede zaak maar moet gepaard gaan met een resultaatverbintenis met de VVM, waarbij aan de hand van een aantal indicatoren voor openbare dienstverlening en het aantal te behalen resultaten (aantal reizigers,...) kan geëvalueerd worden. Het lid pleit voor het inbouwen van positieve stimuli in deze resultaatverbintenis in de mate dat bv. indien een bepaalde drempel van een aantal reizigers wordt overschreden, er extra middelen toegekend worden aan de VVM om het aanbod te verbeteren. Anderzijds moet er ook een stuk sanctionering ingebouwd worden indien de vooropgezette doelstellingen niet gehaald worden.

De minister stelt dat hij de analyse van de heer Jul Van Aperen voor een deel volgt en ook tot de conclusie komt dat de inspanningen op het vlak van het personenvervoer het grootst zullen moeten zijn. Dit neemt niet weg dat voortdurende bezorgdheid moet blijven uitgaan naar een verschuiving van het vrachtvervoer van de weg naar het spoor en de binnenvaart. Indien men dit niet zou doen dan riskeert men het dichtslibben van de hinterlandverbindingen van onze havens met alle gevolgen van dien voor de concurrentiepositie van deze havens. De minister is eveneens ermee akkoord dat, inzake personenvervoer, zowel het comfort, de stiptheid en de regelmaat als de juiste lijnvoering hierbij zeer bepalend zijn. Hij verwijst naar de diverse acties die op dat vlak in het investeringsprogramma zijn opgenomen en meent dat uit de reeds vroeger genoemde projecten duidelijk blijkt dat de accenten van het investeringsprogramma hierop toegespitst zijn. Het vastleggen van een resultaatverbintenis ten aanzien van de VVM om meer reizigers te hebben, is evenwel niet evident omwille van het feit dat de VVM een belangrijk aantal omgevingsfactoren niet zelf in de hand heeft, met name de doorstromingsfaciliteiten, het parkeerbeleid van de lokale overheden, de begin- en einduren van de diverse administraties en fabrieken, de afstemming van de dienstregelingen op deze van

de NMBS en/of van andere vervoersactoren. Er dient tevens te worden vastgesteld dat de concurrentiepositie van het openbaar vervoer in het algemeen ten aanzien van de auto in belangrijke mate wordt bepaald door een aantal fiscale regelingen met betrekking tot het woon-werkverkeer die tot het federale niveau behoren. De minister is trouwens vragende partij om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren via bestaande federale fiscale instrumenten, vooral omdat er momenteel nog te veel instrumenten zijn die het autogebruik aanmoedigen. Derhalve is hij van mening dat de beoordeling van de VVM voornamelijk geënt moet worden op de middelenverbintnissen en de inpassing van de diverse acties en plannen in het regeringsbeleid. Hierbij dient in de nodige rapportering, met de bijhorende meetinstrumenten, te worden voorzien. Dit neemt niet weg dat er doelstellingen op het vlak van bijkomende reizigers kunnen gesteld worden. In dat verband ligt het in de bedoeling van de minister om bij de herziening van de beheersovereenkomst de rapportering waarin nu reeds is voorzien, verder uit te breiden. Hij is akkoord dat er tevens een aantal consequenties moeten worden verbonden indien vastgesteld wordt dat de doelstellingen van de beheersovereenkomst niet werden gehaald. Dit kan, zoals mevrouw Wivina Demeester-De Meyer heeft gesteld, met duidelijke doelstellingen, indicatoren en meetinstrumenten.

De heer Jul Van Aperen verwijst naar het voorbeeld van *Kopenhagen* waar het openbaar vervoer op een andere leest werd geschoeid. Er is daar geopteerd voor een concurrentieel systeem met privé-bedrijven die in concurrentie treden op een aantal lijnen. De overheid wil de garantie dat een minimaal dienstenaanbod wordt verzekerd en biedt de uitbating daarvan aan, aan de privé-sector tegen een concurrentiële prijs. Het lid pleit ervoor om te onderzoeken of dit Deens voorbeeld geen navolging verdient. Misschien kan de kostprijs gereduceerd worden als het aanbod uitgebreid en verbeterd wordt. De ervaring van *Kopenhagen* leert immers dat voor een aantal lijnen een kostprijzdaling werd gerealiseerd van ongeveer 15%, terwijl er een stijging werd genoteerd van het aantal reizigers van ongeveer 8%. De heer Jul Van Aperen dringt er sterk op aan dat het voorbeeld van *Kopenhagen* ernstig wordt onderzocht. Hij vraagt naar de visie van de minister en is een groot voorstander van *het PPS-systeem* om een oplossing te bieden voor grote infrastructuurwerken.

Wat betreft de vergelijking met *Kopenhagen* repleceert de minister dat dit niet evident is. Ook in Denemarken is men tot de conclusie gekomen dat het

netwerkbeheer en de afspraken die met de diverse overheden moeten worden gemaakt in overheids-handen moet blijven. De privé-sector blijkt niet in staat om dergelijke onderhandelingen te voeren. Discussies over vrije bus- en trambanen en over verkeerslichtenbeïnvloeding moeten duidelijk tussen de diverse overheden worden gevoerd, die op dat vlak elk hun verantwoordelijkheid moeten nemen. Dit is trouwens de reden waarom de voorganger van de minister het mobiliteitsconvenant in het leven heeft geroepen. Dit instrument heeft ondertussen zijn nut trouwens al meermaals bewezen. Met betrekking tot de verhoudingen tussen de overheid en de privé wil de minister ook niet van de ene in de andere monopoliesituatie terechtkomen. Hij heeft terzake enige ervaring in de elektriciteitssector

De VVM is momenteel het uitbesteden van een aantal lijnen aan het voorbereiden via de opmaak van een lastenboek. De minister stelt tegelijkertijd vast dat buitenlandse firma's de Vlaamse markt afschuimen en pogingen ondernemen om nieuwe conglomeraten te vormen, via het opkopen van Vlaamse bedrijven, met de bedoeling een sterke positie te verwerven bij het onderhandelen met de overheid. Op deze manier wordt de concurrentie uiteraard in de kiem gesmoord en dreigt de overheid in een weinig interessante positie te worden gedrukt. Dit kan onmogelijk de bedoeling zijn. In deze omstandigheden blijft de minister dus eerder bij de mening dat de overheid hier een regulerende hand moet aanhouden en in staat moet zijn om desnoods zelf nog voor de exploitatie in te staan, indien de aanbidding van de privé buitensporig zouden blijken te zijn. Ook in andere domeinen is gebleken dat de overheid in bepaalde omstandigheden beter een aantal zaken in eigen beheer uitvoert in plaats van ze uit te besteden, omwille van kostenefficiëntie.

De heer Carl Decaluwe wenst n.a.v. deze toelichting van de minister de ganse problematiek van het privaat busvervoer aan te kaarten. Hij verwijst naar de aanbevelingen van de Subcommissie Financiën die unaniem werden goedgekeurd in de vorige legislatuur. Zijn fundamentele kritiek is dat men tot op de dag van vandaag niet in staat is een grondige objectieve vergelijking te maken tussen de kostprijs van een door De Lijn zelf gereden kilometer en de kilometer die de private pachters verzorgen. Dat is, benadrukt hetzelfde lid, één van de fundamentele opmerkingen in het jaarlijks Boek van opmerkingen van het Rekenhof. Hij stelt dat de CVP-fractie in eerste orde daarover duidelijkheid wenst. Het debat daarover moet gevoerd worden. Als men kan aantonen dat men dezelfde

kwaliteit tegen betere voorwaarden (goedkoper) kan leveren doordat men meer lijnen uitbesteedt aan de private sector, dan is dit voor de heer Carl Decaluwe een goede zaak. Weliswaar moeten in het lastenboek voldoende sociale clausules opgenomen worden om situaties, zoals in Groot-Brittannië waar de uitbesteding gebeurt op de kap van de werknemers, te vermijden. Hij verklaart dat de ervaring in Kopenhagen n.a.v. het werkbezoek van deze commissie tijdens de vorige legislatuur lelijk tegenviel. Er bleek wel dat de private sector in staat is op een zeer accurate wijze te werken. Hij toont zich een voorstander van het Deens model maar dit behelst dat meer en meer lijnen geprivatiseerd worden binnen een aantal randvoorwaarden, met name dat het globaal kader in overheidshanden blijft.

Er wordt terecht vastgesteld dat een aantal kleine familiale KMO's (busbedrijven) afhaken. De heer Carl Decaluwe verklaart dat hij met deze sector van private busvervoerders is gaan praten ook al omdat hij het belangrijk vindt voor de tewerkstelling. Hij verwijt de minister deze kleine bedrijven in de handen te jagen van de grote busconglomeraten, omdat de overheid er niet in slaagde om zekerheid aan deze mensen te geven. Hetzelfde lid verwijst naar zijn recent gehouden interpellatie tot Onderwijsminister Marleen Vanderpoorten over de problematiek van het leerlingenvervoer. Er is wel gesteld dat in een latere fase, als deze sector wordt gereorganiseerd, de private sector evenveel kansen gaat krijgen als vandaag. Maar op het veld hebben reeds veel familiale bedrijven eieren voor hun geld gekozen. De heer Carl Decaluwe dringt aan dat deze kleine bedrijven via het FBAA betrokken worden bij het overleg over de globale reorganisatie van het leerlingenvervoer. Dat is thans niet het geval. Een dergelijke opstelling is nodig om te vermijden dat de grote consortia nog meer vat krijgen en men monopolievorming krijgt. Kortom, de heer Carl Decaluwe dringt aan op duidelijkheid in dit dossier.

De heer Jul Van Aperen sluit zich voor een deel aan bij de redenering van de voorgaande spreker, maar benadrukt dat De Lijn niet moet worden afgeschaft. De VVM moet in zijn visie, het globale kader creëren, de voorwaarden en criteria schep-pen om lijnen te kunnen uitbaten. De Lijn kan dan vergelijkbaar met de private pachters mee concurreren. De heer Jul Van Aperen pleit m.a.w. voor de uitsplitsing van de VVM/De Lijn in twee delen. Enerzijds de VVM die de verwachtingen van het beleid inlost en anderzijds de busmaatschappij. Het lid is van oordeel dat op deze wijze De Lijn wel verplicht wordt een juiste kostprijsanalyse te

maken van wat de buslijn kost en hoe men met de privé-sector in concurrentie kan treden.

Wat de “modale split” (het wegtrekken van het wegverkeer naar de binnenwateren en het spoor) betreft, is de heer Jul Van Aperen van oordeel dat de analyse van de minister té euforisch is. Hij blijft erbij dat als men er zou in slagen om het bijkomend vervoer tot 2010 – er zijn schattingen dat dit een toename van 30% uitmaakt – weg te houden, dit reeds een geweldig resultaat is. Dat zal zeer moeilijk zijn gelet op de concurrentiepositie tussen de verschillende vervoersmodi en gelet op de grote flexibiliteit van het wegverkeer t.o.v. de andere vervoersvormen – het wegverkeer wordt beschouwd als een “mobile warehouse”. De heer Jul Van Aperen waarschuwt ook voor de gevolgen op het vlak van ruimtelijke ordening. Daar een goed evenwicht vinden, is niet eenvoudig.

De minister benadrukt dat de VVM-De Lijn een zeer goed en toekomstgericht instrument is. Het sturende gedeelte moet een zaak van de overheid blijven. Hij is voorstander van een doorzichtige analytische boekhouding die toelaat dat de regie in concurrentie gaat met de privé. De minister is voor concurrentie binnen randvoorwaarden op het vlak van de kwaliteit en het personeel. Wat het element van de schaalvergroting betreft, heeft de minister de top van De Lijn opdracht gegeven om te onderzoeken hoe men dit fenomeen in de hand kan houden, zeker binnen een Europese en federale context. Het dossier leerlingenvoer beschouwt de minister als een opportuniteit om de schaalvergroting tegen te gaan. De minister is in elk geval bereid de sector bij het overleg te betrekken. Er rijst dan wel onmiddellijk de vraag wie de sector vertegenwoordigt. Daar bestaan ook conglomeraten, die alle op gelijke voet moeten behandeld worden.

In verband met de opmerking van de heer Jul Van Aperen m.b.t. het wegtrekken van het wegverkeer, repliceert de minister dat hij het ten gronde eens is met deze doelstelling maar dat dit moeilijk te verwezenlijken is en moeilijk meetbaar is. Zelfs als men er in slaagt trafiek weg te leiden van de weg, wordt men geconfronteerd met de spontane groei van het verkeer tengevolge van de economische groei. De minister is van oordeel dat de grote ingreep wezenlijk een ander soort samenleving met een totaal ander economisch systeem vereist. Maar dergelijke ingreep kan ons land niet alleen organiseren. Dergelijk scenario is ook niet realistisch. Hij is van oordeel dat men creatief naar andere oplossingen moet zoeken. Het systeem van “rijdende warenhuizen” moet afgeremd worden. Vaak wordt men niet alleen geconfronteerd met vrachtverkeer

dat overladen is maar evenzeer met vrachtwagens die onderbeladen zijn. Op dat vlak moet naar meer optimalisatie gezocht worden. De minister benadrukt dat Vlaanderen ontzettend veel infrastructuur heeft : er is trouwens té weinig fysieke ruimte in vergelijking met andere landen.

De heer Jean Geraerts vindt het een belangrijk element dat een socialistisch minister pleit voor liberalisering zowel in de energie- als vervoerssector. Dit lid stelt dat liberalisering een modeverschijnsel is dat echter in de praktijk geen succesnummer blijkt. Hij pleit voor degelijk uitgewerkte beheerscontracten om te vermijden dat men in het sukkelstraatje van de telecommunicatie terechtkomt, waar vragen kunnen gesteld worden over de kwaliteit van de dienstverlening.

De heer Carl Decaluwe herhaalt zijn vraag i.v.m. transparantie. Hij wenst te vernemen wat en wanneer de minister gaat doen met de aanbevelingen van de Subcommissie Financiën. Hij benadrukt dat het parlement nog nooit een evaluatie heeft kunnen maken van het beheerscontract van De Lijn – nochtans moet een dergelijk evaluatie jaarlijks voor 15 juni gebeuren. Hij dringt aan om de cijfers te bestuderen en te laten toetsen door het Rekenhof.

De minister repliceert dat de transparantie i.v.m. de beheersovereenkomst van De Lijn inderdaad essentieel is. Hij verklaart dat de commissie de mogelijkheid zal krijgen om te discussiëren over deze beheersovereenkomst. Hij wil echter niet het negatieve beeld oproepen dat er nog niets gebeurd is.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat niet hij, maar het Rekenhof dit stelt in zijn opmerkingen. Het lid herhaalt dat men al jaren aankondigt dat er over deze problematiek in het parlement zal gepraat worden. Hij moet echter vaststellen dat de objectieve cijfers er nog steeds niet zijn om de vergelijking met de kostprijs te maken. Hetzelfde lid stelt dat deze informatie noodzakelijk is om inzicht te krijgen in de begroting van De Lijn. Dan pas kan het debat gevoerd worden over het optimaliseren van de VVM. Alle rapporten laten uitschijnen dat er nog efficiënter kan gewerkt worden bij De Lijn.

De minister antwoordt dat de opdracht aan De Lijn gegeven is. Hij is ook vragende partij om objectieerbare instrumenten en transparantie te krijgen. De minister benadrukt echter dat men van ver komt en dat andere overheden de Vlaamse overheid benijden omwille van het instrument VVM/De Lijn. De minister stelt dat er ook pragmatisch moet te werk gegaan worden om deining

te vermijden en niet de schijn wekken dat dit als een vraag om privatisering wordt beschouwd.

De heer Carl Decaluwe benadrukt dat hij helemaal geen privatisering van de Lijn vraagt, maar dat hij van oordeel is dat het parlement recht heeft op objectiveerbare cijfers die transparant zijn. Deze gegevens zijn vorig jaar reeds beloofd en ook voordien door de voorganger van de minister, minister Eddy Baldewijns. Hetzelfde lid herhaalt dat de Subcommissie Financiën met een unaniem goedgekeurde resolutie in het voorjaar van 1999 deze vraag ook gesteld heeft. Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer stelt voor dat de minister in deze commissie samen met de bespreking van de beheersovereenkomst van de VVM een klare uiteenzetting geeft.

De minister repliceert dat hij geen ideologisch debat met de heer Jean Geraerts wenst aan te gaan. Hij stelt dat het slechts de bedoeling is goed te besturen. Als er marktwerking mogelijk is, is de minister daar niet tegen gekant. Hij herinnert aan het gegeven dat de elektriciteitssector een monopolie van één bedrijf kende dat beschermd werd door regelgeving. De minister wenst in deze sector een marktwerking die de zwakke beschermt en geen sociaal bloedbad organiseert.

De heer Jul Van Aperen vindt het belangrijk om naar de bevolking duidelijkheid te scheppen omtrent de langetermijnvisie op infrastructuurwerken. In dat verband verwijst het lid naar het dossier van de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen. Hij stelt vast dat er terzake geen duidelijk standpunt wordt verwoord. Hetzelfde heeft zich voorgedaan met het mogelijke tracé van de HST. De informatie werd niet klaar vertaald voor de bevolking. Hij pleit dan ook voor duidelijkheid naar de bevolking omtrent timing en aanzet van meerjarenplannen. Het is dan ook uiterst belangrijk dat er tegen 2001 vanuit het beleid één groot mobiliteitsplan wordt gepresenteerd dat vlug in de fase van de realisatie komt.

De minister verklaart dat zijn departement nu reeds werkt met een meerjarenprogramma. Gelet op de beschikbare budgettaire middelen is enkel een beperkt meerjarenprogramma op dit ogenblik zinvol. Het meerjarenprogramma betreft dan ook vooral de ombouw van de N49, de R4 en de N31. De afronding van het Vlaams mobiliteitsplan en een beter inzicht in de mogelijkheden geboden door PPS kan resulteren in een uitgebreider meerjarenprogramma voor grote infrastructuurwerken.

Er moet ook een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen de principebeslissing om een project uit te voeren en de concrete programmatie van het project. De principebeslissing over welke projecten al dan niet uitgevoerd worden, is vervat in het RSV onder het luik lijninfrastructuren. Niettegenstaande het momenteel nog niet vaststaat wanneer de kleine ring rond Antwerpen gesloten gaat worden, is de principebeslissing hiertoe wel degelijk al genomen.

De heer Carl Decaluwe heeft een aanvullende vraag met de link naar alternatieve financiering. Hij verklaart dat toenmalig minister Theo Kelchtermans als deze openbare werken in zijn bevoegdheid had, een inventaris had van de “missing links” met concrete bedragen (40 tot 50 miljard frank). Hij wenst te vernemen of de minister na het in werking treden van het RSV beschikt of bezig is met het opstellen van een nieuwe inventaris van de zogenaamde missing links. Budgettaire is het belangrijk te weten wat de missing links kosten.

De minister repliceert dat er enerzijds een globaal mobiliteitsplan komt. Anderzijds speelt hij met de idee van alternatieve financiering via PPS. Maar dat vergt een totaal andere manier van denken. PPS vergt creatieve oplossingen en is een andere manier van benaderen dan de klassieke statische manier. Men kan ruwweg op basis van het RSV een grove raming maken van de kostprijs van de missing links, maar hij is er niet van overtuigd dat dit ons verder helpt.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer vult aan dat inderdaad wel eerst een opsomming van de missing links moet gemaakt worden met een timing wanneer ze moeten ingevuld worden. Daarna moet gekeken worden hoe ze moeten ingevuld worden. Dit lid vindt het echter niet relevant daar bedragen op te kleven, maar verkiest na te denken over de manier waarop de missing links worden ingevuld. De kostprijs hangt immers af van de inbreng van de privé-partner. Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer dringt aan dat de commissie zeer spoedig de ganse problematiek van de privaat-publieke samenwerking zou bespreken.

De heer Carl Decaluwe dringt aan op een lijst van de prioritaire missing links die essentieel zijn voor het globale Vlaamse mobiliteitsplan. Daarnaast wenst hij een antwoord op de vraag wat deze lijst vertegenwoordigt aan investeringen. Dan moet onderzocht worden hoe men het financiert.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer stelt dat men wel globaal een kost kan berekenen maar niet stellen wat het deel van de overheid en het deel van de privé zal uitmaken. Het is uiteindelijk heel moeilijk uit te maken wat het project zal kosten.

De heer André Denys vraagt eveneens of deze regering reeds een lijst heeft van de prioritaire missing links.

De minister verklaart dat op basis van het RSV inderdaad een lijst met bedragen kan opgesteld worden. Maar hij is huiverig voor deze techniek omdat hij vreest dat de bedragen dan een apart leven gaan leiden en dit is een veel te statistische benadering van mobiliteit.

Voor Johan Malcorps kunnen de missing links zich niet beperken tot autowegen maar moet men alle vervoersmodi (dus ook water- en spoorwegen) daarbij betrekken.

De heer Carl Decaluwe dringt nogmaals aan op een lijst met prioriteiten en het daarbij horend bedrag aan investeringen, niet alleen aan overheidsinvesteringen. De overheid moest eerst het kader organiseren en in tweede orde moet onderzocht worden hoe het project verwezenlijkt kan worden. Rendabiliteit mag daarbij niet het voornaamste criterium zijn. Hij is het eens met de heer Johan Malcorps dat dit in een globaal kader met inbegrip van alle vervoersmodi moet bekeken worden.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer resumeert dat het toch belangrijk is dat deze commissie zou vernemen welke de prioriteiten van deze regering zijn op het vlak van de missing links en dat de commissie na de begrotingsbesprekingen een ernstige bespreking zou besteden aan het instrument alternatieve financiering.

Het lid vindt het een goede zaak dat er een globaal mobiliteitsplan zal komen, maar zij vindt het belangrijk nu reeds te stellen dat in dit plan een aantal doelstellingen moeten vooropgesteld worden die meetbaar zijn aan de hand van een aantal indicatoren en zeer duidelijke parameters. Illustratief stelt zij dat vanuit haar thuisbasis in de Antwerpse Kempen de bereikbaarheid problematisch is. Er zijn qua gemeenschappelijk vervoer thans duidelijk onvoldoende stimuli : het traject met openbaar vervoer duurt even lang als met de wagen. Ook het gemeenschappelijk vervoer zit meer en meer in een stilstaande fase. Men moet dus duidelijke doelstellingen, meetinstrumenten en indicatoren in dit globaal plan schrijven om vooruitgang op het terrein te maken. Er moet dus rekening gehouden worden

met effecten van bepaalde maatregelen. Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer vraagt in hoeverre de Vlaamse regering in overleg met de federale regering de garantie kan krijgen dat de verschillende maatregelen voldoende op mekaar afgestemd zijn en met mekaar rekening te houden. Als men exemplarisch in het dossier van de missing links plannen uitwerkt en men blijft steken voor een ander onderdeel van het beleid hetzij op het Vlaams – de Kempische Noord-Zuidverbinding – hetzij op federaal niveau, wordt het zeer moeilijk een globaal plan te maken. Zeer belangrijk voor het globaal mobiliteitsplan, is te weten welke de effecten zijn t.a.v. de mobiliteit. Het is van wezenlijk belang dat het gaat om meetfactoren die in functie staan van de doelstelling nl. trachten de mobiliteit minimaal op peil te houden.

De minister repliceert dat tot op heden geen infrastructuurprojecten vastgelopen zijn ten gevolge van een gebrek aan afstemming tussen de Vlaamse ministers onderling. In het concrete geval van de Kempische Noord-Zuidverbinding, is er wel degelijk een afstemming, vermits de minister, trouwens zoals geregeld door wettelijke procedures, als minister van Openbare Werken wel degelijk rekening houdt met de beleidsdoelstellingen van minister Sauwens. Hij zal daarom opteren voor een beperkte omleiding met een herinrichting van het bestaande tracé. Vermits het milieueffectenrapport (MER) expliciet en duidelijk aangeeft dat een beperkte omleiding met inbegrip van een verbetering van het bestaande tracé dichter aansluit bij de weg-categorisering zoals voorzien in het RSV, ziet de minister geen redenen waarom zijn collega bevoegd voor ruimtelijke ordening de noodzakelijke gewestplanwijziging zou weigeren. De minister verwijst naar het mobiliteitsconvenant voor wat betreft de afspraken die met lokale overheden worden gemaakt. Zoals reeds eerder gesteld, heeft het instrument van het convenant reeds meermaals zijn nut bewezen. Met betrekking tot de afstemming met het federale niveau, heeft de minister, naar aanleiding van de actualisatie van de beheersovereenkomst met de NMBS een brief aan zijn federale collega gericht waarin duidelijk een aantal stellingen naar voor worden gebracht.

De belangrijkste zijn :

- een vertegenwoordiging van de gewesten in de beheersorganen van de NMBS ;
- een afstemming van het net van de NMBS op het Ruimtelijk Structuur Plan Vlaanderen. Het blijkt namelijk dat het net van de NMBS geen rekening houdt met de categorisering van de

stedelijke gebieden zoals deze in het RSV zijn opgenomen. Indien de basis voor het uitbouwen van een openbaar vervoersnet reeds verschillend is op federaal en regionaal niveau, dan is het uiteraard zéér moeilijk om het beleid op elkaar af te stemmen. Dit is dus een zeer belangrijk punt ;

- een aantal minimum-bediensnormen moet de NMBS respecteren, uiteraard verschillend al naargelang de categorisering van het betrokken station en gediversifieerd naar week, weekend, dal- en spitsuren. De NMBS dient bij wijze van spreken op haar niveau een vorm van basismobiliteit te realiseren op interstedelijk niveau ;
- het vaststellen van minimumnormen op het vlak van de snelheid van de verbindingen.

In verband met diverse algemene opmerkingen i.v.m. de aanwending van de extra budgetten die voor het openbaar vervoer worden uitgetrokken, geeft de minister een uitvoerige toelichting. Deze bijkomende budgetten zijn in eerste instantie een uitvoering van het regeerakkoord dat belangrijke accenten heeft gelegd op het vlak van mobiliteit. De regering geeft hiermee te kennen dat zij in het begrotingsjaar 2000 reeds een belangrijke aanzet wil geven ter realisatie van het onderdeel mobiliteit van het regeerprogramma.

De bijkomende middelen werden oordeelkundig gespreid over diverse basisallocaties omwille van volgende redenen :

- er moet versneld werk gemaakt worden van de voorstedelijke tramnetten ;
- er moet gratis openbaar vervoer komen voor 65-plussers en –12-jarigen ;
- er moeten tariefverminderingen komen voor trouwe gebruikers ;
- de basismobiliteit moet worden ingevoerd binnen deze legislatuur.

Dit veronderstelt zowel op het vlak van investeringen als op het vlak van exploitatie een aantal belangrijke budgettaire inspanningen. Het algemeen kader waarin deze begroting is opgemaakt, is dus in eerste instantie uiteraard het regeerakkoord. Daarnaast mag niet uit het oog verloren worden dat er ook een degelijke controle moet blijven bestaan op de aanwending van deze bijkomende middelen. Derhalve werden de middelen voor de diverse actiepunten bij verschillende basisallocaties

ondergebracht. Het moet duidelijk zijn dat een begroting in eerste instantie een raming is van de kosten die zullen voortvloeien uit de diverse projecten. Als goede huisvader wenst de minister dan ook te kunnen opvolgen in hoeverre deze ramingen accuraat zijn en in hoeverre zij in de loop van het jaar moeten worden bijgestuurd. De jaarlijkse begrotingscontrole is trouwens een moment van bijsturing.

Om verder in te gaan op de verdeling van de bijkomende middelen geeft de minister een overzicht van de diverse basisallocaties.

Ten eerste werd de basisdotatie van de VVM verhoogd met een bedrag van 560 miljoen frank. Dit bedrag is als volgt samengesteld :

- de normale indexatie van de dotatie, conform de begrotingsrichtlijnen die door de Vlaamse regering werden vastgelegd, zijnde 120 miljoen frank ;
- de uitvoering van de CAO die in de vorige regering werd afgesloten, zijnde 250 miljoen frank op jaarbasis ;
- een verhoging van de tussenkomst van het gewest in de intrestlasten van de VVM, mede ten gevolge van de verhoging van de leningsmachtiging tot 1,5 miljard frank, zijnde 35 miljoen frank op jaarbasis ;
- de teruggave van het teveel aan ingehouden dotatie tengevolge van te weinig geleverde prestaties door de VVM in het jaar 1997, zijnde 75 miljoen frank. Deze teruggave is verantwoord ingevolge het feit dat de VVM in het jaar 1998 meer prestaties heeft geleverd dan voorzien in de beheersovereenkomst, hetgeen het tekort aan geleverde prestaties in 1997 ruimschoots overtrof ;
- een geraamde meerkost ingevolge de stijging van de brandstofprijzen en de verhoging van de afschrijvingen, zijnde 25 miljoen frank op jaarbasis ;
- een compensatie voor de minderontvangsten tengevolge van de invoering van het 20-frank-tarief voor de kansarmen, zijnde 55 miljoen frank.

Er werd mede een efficiëntieverhoging van de VVM vooropgesteld ten belope van 35 miljoen frank.

Daarnaast moet worden vermeld dat 326 miljoen frank werd overgeheveld vanuit de basisallocatie van de mobiliteitsconvenants naar de reguliere dotatie. Hiermee worden ook de projecten bedoeld die reeds meer dan twee jaar operationeel zijn en die minstens tweemaal een gunstig advies hebben gekregen op de evaluatiecommissie, deze kunnen dus als definitief beschouwd en geïntegreerd worden in de normale exploitatie.

In tweede instantie werd een deel van de bijkomende middelen, 200 miljoen frank aangewend om de kredieten ten behoeve van de mobiliteitsconvenants te verhogen. Dit zal toelaten een aantal nieuwe projecten op te starten in de loop van het jaar 2000.

Met betrekking tot de basisallocatie van de mobiliteitsconvenants moet dus worden verduidelijkt dat er een dubbele operatie werd uitgevoerd, enerzijds een overheveling van 326 miljoen frank naar de dotatie en anderzijds een verhoging van het budget voor mobiliteitsconvenants met 200 miljoen frank. Hierdoor bekomt men uiteindelijk een bedrag van 535,8 miljoen frank op het convenantartikel. Een deel van dit budget zal uiteraard worden aangewend om de bestaande projecten die niet werden overgeheveld, verder te zetten. Dit bedrag wordt geraamd op 311 miljoen frank.

Ten derde en mede ingevolge de vragen van de heren Dirk Holemans en Robert Voorhamme omtrent de inhoud en de kalender van de projecten voor het jaar 2000, werd 200 miljoen frank van de bijkomende middelen aangewend om de investeringskredieten op het VIF te verhogen en werd 450 miljoen frank extra voorzien voor de verhoging van het investeringsbudget van de VVM op de administratieve begroting.

Terwijl de kredieten van het VIF specifiek worden aangewend om traminfrastructuur aan te leggen, worden de kredieten van het investeringsprogramma op de administratieve begroting aangewend voor de vervangings- en uitbreidingsinvesteringen van het rollend materieel en aanverwante investeringen ter ondersteuning van de exploitatie.

In eerste instantie zal, in het begrotingsjaar 2000, de afwerking van de tramlijn naar Zwijndrecht, de linkeroever in Antwerpen, worden verder gezet. Daarnaast wordt de tramverlenging naar Merksem aangevat en deze naar Boechout verder voorbereid. Het tracé Antwerpen – Leien staat tevens op het programma, als eerste aanzet van een Noord-Zuidverbinding die moet uitmonden in een verdere doortrekking van de tramlijn naar Ekeren.

Daarnaast staat in Antwerpen de vernieuwing van de sporen in de Sint-Bernardsesteenweg, de Turnhoutsesteenweg, de Richardstraat, de Dambruggestraat en de Rotterdamstraat op het programma. Uiteraard zijn er nog diverse kleine maatregelen gepland om de doorstroming op diverse punten te verbeteren, hetgeen een voortdurende bekommernis is. Uiteindelijk is het de bedoeling om alle tramlijnen rond Antwerpen door te trekken naar de eerste gordel rond Antwerpen in een meerjarenprogramma.

In Gent zal de doortrekking van de tramlijn 1 naar Zwijnaarde en de verbinding naar Flanders Expo worden verder gezet. In Gent zal tevens een aanvang genomen worden met de bouw van een nieuwe stel- en werkplaats ten behoeve van de bus- en tramstellen die in de volgende jaren zullen geleverd worden. In Antwerpen werden de nodige voorzieningen hieromtrent reeds getroffen in de locatie van Punt aan de Lijn. Daarnaast staat de aanleg van een trambusbaan Gent – Brusselsesteenweg op het vak tussen Arsenaal en Hoveniersstraat op het programma, alsook een trambusbaan op de Groot-Brittanniëlaan – Koning Albertlaan. Daarnaast zal een omvangrijk programma van vernieuwing en verbetering van tramspoorlijnen worden uitgevoerd, zowel aan de kust als in Gent en Antwerpen. De meerjarenprogramma's inzake verkeerslichtenbeïnvloeding, vrije bus- en trambanen, verbetering van de halte-accommodatie, real-time informatie aan de haltes, installatie van Global Positioning Systems (GPS-systemen) op het rollend materieel, autobusstations en bedrijfszekerheid zullen onverminderd worden verder gezet. Ter informatie, de aankoop van rollend materieel, nl. het vijfde en laatste lot van de eerste reeks trams en de reguliere vernieuwing en uitbreiding van het park zal in 2000 ruim één miljard frank van de investeringsmiddelen op het artikel van de administratieve begroting opslorpen.

In het jaar 2000 zal de minister tevens aan de Vlaamse regering een lastenboek ter goedkeuring voorleggen om een nieuwe reeks van 47 tramstellen aan te besteden voor de steden Gent en Antwerpen.

De capaciteit en de toegankelijkheid van de kusttramstellen zal verder worden verhoogd en verbeterd door het verder zetten van het meerjarenprogramma om deze stellen uit te rusten met een lage vloer-tussenkast.

Het fysisch meerjaren-investeringsprogramma wordt momenteel aangepast in functie van de bijkomende middelen die de VVM ter beschikking

krijgt. De minister zal dit, na goedkeuring door de raad van bestuur van de VVM en na advies van de Inspectie van Financiën, ter beschikking stellen van de commissie. In essentie komt het evenwel hier op neer dat de uitbreiding van de voorstedelijke tramnetten versneld zal kunnen worden uitgevoerd in de volgende tien jaar. De bijkomende middelen hebben aldus tot gevolg dat de oorspronkelijk voorziene periode van vijftien jaar om de voorstedelijke tramnetten te realiseren met vijf jaar kan worden ingekort.

Ten vierde en mede in antwoord op de vragen van de heren Decaluwe en Loones werd in uitvoering van het regeerprogramma een budget voorzien om stapsgewijze het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers te veralgemenen. Er dient uiteraard ook een verdere opvolging van het systeem te worden voorzien in de toekomst. Derhalve is gekozen voor een rollend systeem, met maandelijks update, hetgeen toelaat om het systeem controleerbaar te houden en pieken in de administratie te vermijden. De administratieve opvolging zal op deze wijze ook gespreid worden over het jaar. De graduele invoering werd op objectieve basis vastgelegd.

In eerste instantie komen de gemeenten aan bod die reeds gekozen hebben om als derde betaler op te treden voor hun 65-plussers. Voor deze gemeenten neemt het Vlaams Gewest de te betalen rekening over vanaf 1 januari 2000. De resterende gemeenten werden vervolgens geklasseerd volgens datum van ondertekening van het moederconvenant. Als laatste komen de gemeenten die tot op heden nog geen moederconvenant hebben afgesloten. Deze regeling heeft tot gevolg dat de raming van de budgettaire impact in het jaar 2000 slechts 379 miljoen frank omvat. Op kruissnelheid is een jaarbudget van 600 miljoen frank voorzien.

Ten vijfde werd in uitvoering van het regeerprogramma een budget van 205 miljoen frank voorzien om een aantal tariefverminderingen door te voeren voor trouwe klanten, conform het regeerakkoord.

Hierbij heeft de raad van bestuur van de VVM reeds de volgende maatregelen goedgekeurd :

- geen tariefverhoging in 2000 ;
- een tariefverlaging van 5% voor alle abonnementen ;
- per gezin, wordt vanaf het derde jongerenabonnement het abonnement gratis ;

- een korting van 20% vanaf het tweede jongerenabonnement, per gezin.

De klanten die reeds in het bezit zijn van een abonnement en hier ook voor betaald hebben, zullen mits eenvoudige vraag en overeenkomstig de algemene maatregelen een gehele of gedeeltelijke terugbetaling van hun abonnement kunnen verkrijgen, vanaf de datum van invoering van het nieuwe systeem.

Ten zesde werd in uitvoering van het regeerprogramma en mede in continuïteit van de beslissing van de vorige regering bij de budgetcontrole van 1999 het investeringskrediet ter verhoging van de veiligheid op en rond de haltes en op de voertuigen van de VVM, oorspronkelijk voorzien als een eenmalig initiatief, verder gezet. Deze kredieten, specifiek bedoeld voor maatregelen in dit domein werden op een aparte basisallocatie voorzien en bedragen 101,3 miljoen frank. Hierbij zal het programma, dat in 1999 werd opgestart, onverdroten worden verder gezet. Het gaat hier voornamelijk over : de opleiding van toezichters op risicolijnen, de plaatsing van camera's, het installeren van digitale films bij noodsituaties (SOS) en 4 pinklichten, het installeren van afgesloten stuurposten voor de chauffeurs, de installatie van radio's verbonden met een dispatching, de installatie van een stil alarm, de beveiliging van haltes op risicoplaatsen, de aanpassing van de richtlijnen bij het ontwerpen van autobusstations en haltes, de installatie van voorverkoopautomaten aan de haltes om de ontvangsten op de voertuigen zoveel mogelijk te beperken, de opleiding van het personeel inzake conflictbeheersing, de opvang van slachtoffers, enz.

Ten zevende en tot slot wordt in deze begroting een eerste aanzet gegeven tot het realiseren van basismobiliteit, zoals omschreven in het regeerakkoord. Teneinde de inzet van de middelen van het Vlaams gewest op een rechtvaardige manier te spreiden over Vlaanderen, zoals reeds vroeger door deze commissie werd gevraagd, heeft de VVM een objectieve behoefteanalyse opgesteld die de volgorde van de gemeenten heeft vastgelegd, die achtereenvolgens aan bod zullen komen. Deze objectieve behoefteanalyse zal jaarlijks worden geactualiseerd, rekening houdend met de nieuwe situatie inzake bedieningen, tengevolge van nieuwe projecten en van andere aanpassingen van het aanbod. Het Hastus-exploitatieproject zal bovendien toelaten om deze behoefteanalyse op een zeer verfijnde manier vast te stellen. Deze verfijning zal in de volgende jaren op een systematische manier worden doorgevoerd.

De heer Dirk Holemans heeft een aantal vragen in verband met de uitbouw van het openbaar vervoer, en meer concreet *de uitbouw van de tramnetten in Gent en Antwerpen*. Het lid juicht toe dat er een voorstadstramnet in Gent en Antwerpen zal uitgebouwd worden. De kostprijs van deze uitbouw zou geraamd worden op 6 miljard frank voor Gent en zeker 10 miljard frank voor Antwerpen. Hij is er zich van bewust dat dergelijke projecten niet kunnen gerealiseerd worden in één begroting. Hij pleit naar analogie van het “zgn. rollend programma” dat bestaat voor grote infrastructuurwerken op het vlak van wegen, voor een soort van rollend programma voor investeringen in het openbaar vervoer.

De heer Dirk Holemans betreurt dat er nauwelijks gemeenten zijn die intekenen op de bijakte “doorstroming” van de mobiliteitsconvenants. Er zijn duidelijk problemen met de nieuwe trams in Gent. Dat is duidelijk een gedeelde verantwoordelijkheid van de steden en het gewest. Het is wel belangrijk dat deze trams snel zo goed mogelijk functioneren.

De minister antwoordt i.v.m. het inzetten van de nieuwe trams in Gent dat er meerdere redenen zijn waarom de nieuwe stellen nog niet in exploitatie kunnen genomen worden. In eerste instantie dienen de nodige testritten te worden afgewerkt. Hierbij werden de nodige problemen vastgesteld, waaronder de problematiek van de te dicht geparkeerde wagens langs het tracé. Momenteel worden, in nauw overleg met de stad Gent, de nodige maatregelen genomen om dit op te lossen. Ten tweede werd tijdens de diverse testritten een technisch defect vastgesteld, dat ondertussen is opgelost. Verder dient rekening gehouden te worden met het feit dat ook het personeel de nodige opleiding moet krijgen vooraleer tot effectieve exploitatie kan worden overgegaan. Het is echter te voorzien dat de definitieve indienststelling zeer binnenkort zal kunnen doorgaan.

De heer Dirk Holemans vraagt verduidelijking en het detail omtrent de vooropgezette 3,2 miljard frank aan nieuwe investeringen voor De Lijn. Hij verwijst ter zake naar een krantartikel.

De heer Jan Loones begrijpt dat het RSV het uitgangspunt blijft en dat gewacht wordt op het grote mobiliteitsplan dat aangekondigd werd. Wat een aantal gevoelige “missing links” betreft, dringt de heer Jan Loones toch aan op overleg. Hij verwijst naar het artikel in De Morgen (18 november 1999) waar wordt gemeld dat er een objectie is in het dossier Kempische Noord-Zuidverbinding. Hetzelfde lid stelt vast dat over bepaalde dossiers van

de missing links verschillende ministers verschillende standpunten innemen.

Wat de *fietspaden* betreft, staat de heer Jan Loones onverdeeld positief. De gemeenten wachten nu voor de concrete uitwerking op de richtlijnen van de minister.

De minister verklaart dat de informatieverstrekking naar de lokale overheden pas kan georganiseerd worden nadat het parlement de begroting goedgekeurd heeft en nadat de nieuwe subsidiëeringsbijakten goedgekeurd werden door de Inspectie van Financiën en de Vlaamse regering. Van zodra dit gebeurd is, zullen de lokale overheden ingelicht worden over de praktische modaliteiten van de nieuwe regeling. Hiervoor zal gebruik gemaakt worden van één van de regelmatige aanvullingen van het mobiliteitshandboek.

De heer Jan Loones apprecieert het dat de minister op het vlak van *gemeenschappelijk vervoer* de band met de spoorwegen en de nood aan participatie van de Vlaamse overheid in de beleidsstructuren van de NMBS benadrukt. Wat het *tarievenbeleid naar de 65-plussers* betreft, vraagt de heer Jan Loones naar verduidelijking. De gemeenten die deze maatregel hebben getroffen, worden nu beloond. Hoe zal dat concreet gebeuren : komt er een terugbetaling vanaf 1 januari 2000 voor die gemeenten die deze maatregel reeds hadden doorgevoerd ? Hetzelfde lid dringt aan op een betere afstemming tussen de kusttram, het openbaar vervoer en de auto. Hij verwijst naar het goede voorbeeld van Adinkerke – De Panne. Die afstemming moet natuurlijk kaderen in een globale mobiliteitsvisie, waar ook aandacht moet gaan naar het parkeerbeleid. Ter zake is er het voorbeeld van de Nederlandse kustgemeente Bergen aan Zee waar men een zeer rigide systeem hanteert inzake toegankelijkheid van de kustgemeente voor wagens.

De minister repliceert op deze opmerking m.b.t. het beter benutten van de aansluitingsmogelijkheden kusttram-trein, geflankeerd door een stringent parkeerbeleid met Park en Ride-faciliteiten dat de VVM momenteel gesprekken voert met de gemeente De Panne om de doorstroming in deze gemeente drastisch te bevorderen tijdens het zomerseizoen, gecombineerd met een beter gebruik van de parking ter hoogte van het NMBS-station in Adinkerke. Daarnaast dient gesteld dat er zowel in Knokke, Blankenberge en Oostende op loopafstand een aansluiting trein-kusttram is voorzien, waar trouwens zeer veel gebruik van wordt gemaakt.

– *regionale luchthavens*

De heer Jan Loones stelt vast dat de werkingsdotatie van de Luchthaven Oostende zakt van 63 naar 59 miljoen frank, terwijl de werkingsdotatie van de Luchthaven Antwerpen stijgt van 30 naar 35 miljoen frank. Het lid noteert dat de verantwoording nogal verschillend is : bij de luchthaven van Antwerpen is er sprake van de afschaffing van de taks-vrije verkoop binnen de Europese Unie. Heeft Oostende geen taks-vrije verkoop ? Hij vraagt daarover verduidelijking. De heer Jan Loones dringt ook aan om aandacht te besteden aan de impact van nachtvluchten op de volksgezondheid. In dat verband verwijst hij naar een discussie daarover in de Commissie Welzijn : ook in de regionale pers in West-Vlaanderen is er sprake van de kerosine-uitstoot en een verband met kanker.

In verband met het investeringsprogramma van de regionale luchthavens antwoordt de minister dat het ontwerp investeringsprogramma ter beschikking is. Wat de luchthaven Antwerpen betreft zijn vooral herstellingswerken aan de orde. Wat de luchthaven Oostende betreft wordt het merendeel van de kredieten besteed aan drie projecten, waarvan de dossiers over meerdere jaren gespreid waren :

- de plaatsing van een ILS op de baan 08 aan de zeezijde ;
- de afwerking van de luchthavengebonden bedrijvenczone ;
- de verdere modernisering van de luchthavengebouwen.

In antwoord op de vraag van de heer Jan Loones m.b.t. de dotatie aan de luchthavens, verduidelijkt de minister dat vooreerst dient duidelijk gesteld te worden dat het uiteraard de bedoeling is dat de luchthavens zelfbedruipend worden, tenzij is aangetoond dat dit onmogelijk is. Derhalve is de dotatie geen doel op zich maar een noodzakelijk kwaad, waarbij het de permanente bekommernis moet zijn de kosten zo laag mogelijk te houden en zoveel mogelijk inkomsten te genereren. Wat de luchthaven Antwerpen betreft is een stijging van de exploitatiedotatie met 5 miljoen frank voorgesteld. Deze is het gevolg van een beslissing vreemd aan de luchthavenexploitatie, nl. de opheffing van de taks-vrije verkoop binnen de Europese Unie vanaf 1 juli 1999. De concessievergoeding voor deze verkoop bedroeg in 1998 6,5 miljoen frank. De verhoging van de dotatie dekt ten dele dit verlies. De resterende 1,5 miljoen frank moet door de

luchthaven zelf opgebracht worden. De vermindering van de exploitatiedotatie aan de luchthaven Oostende met 5 miljoen frank wordt mogelijk geacht als gevolg van de verwachte groei van het verkeer en de verhoging van de eigen inkomsten.

In antwoord op de vraag van de heer Jan Loones i.v.m. de evolutie en de impact van het nachtverkeer op de luchthaven Oostende, verstrekt de minister een aantal cijfergegevens.

Het gemiddeld aantal bewegingen per nacht is in 1998 opnieuw gedaald nl. :

- 2,32 voor toestellen voor toestellen groter dan 6 ton ;
- 1,15 voor toestellen voor toestellen kleiner dan 6 ton.

Voor 1999 wordt een gelijkaardig resultaat verwacht, te corrigeren omwille van het feit dat sedert 1 april 1999 de nachtperiode werd uitgebreid tot 8 uur (van 23 uur tot 7 in plaats van 6 uur), met de bedoeling deze toestellen zwaarder te tarifieren, teneinde de geluidsoverlast verder te verminderen. In de praktijk zorgen alleen de toestellen zwaarder dan 6 ton voor geluidsoverlast.

In het verleden, sinds 1996 en vooral sinds 1 januari 1998, werden reeds een hele batterij maatregelen genomen om de hinder van het vliegverkeer, in het bijzonder tijdens de nacht, te beperken :

- door de strenge toepassing van de Europese richtlijn 92/14 werden sinds 1 januari 1998 een groot aantal toestellen met geluidscategorie II verboden ;
- de landings- en opstijgingsvergoedingen gedurende de nacht werden gevoelig verhoogd, vooral voor de toestellen met de hoogste geluidsbelasting ;
- er werden meer maatschappijen aangetrokken met relatief moderne toestellen, en met activiteiten die vooral overdag kunnen plaatsvinden.

Deze maatregelen hebben geleid tot een aanzienlijke vermindering van de geluidsbelasting en tot een gevoelige daling van het aantal klachten van omwonenden. Vanaf 1 januari 2000 is er een nieuwe maatregel van kracht, namelijk een opstijgverbod voor Hoofdstuk-II-toestellen gedurende de nacht.

In verband met de opmerking van de heer Jan Loones over de geurhinder die door kerosine wordt veroorzaakt, verschaft de minister volgende verduidelijking. Meerdere luchthavens stellen een toegenomen gevoeligheid vast van de omwonenden voor de geurhinder als gevolg van kerosine-uitstoot door de vliegtuigen. Over dit thema is nog weinig specifiek studiewerk beschikbaar. Vermits het gaat om een identieke brandstof voor alle luchthavens, volgen de administratie en de luchthavendirectie het studiewerk voor de luchthaven Zaventem, dat thans wordt uitgevoerd door de Vlaamse Milieumaatschappij. De resultaten van dit studiewerk zullen richtinggevend zijn voor een eventuele gelijkaardige studie of voor maatregelen met betrekking tot de luchthaven Oostende. De geurhinder kan zowel beperkt worden door in te grijpen op bepaalde componenten in de brandstof, als aan bepaalde procedureaanpassingen voor het vliegverkeer, die eventueel afhankelijk zijn van de klimatologische omstandigheden van het ogenblik. Het ligt alleszins in de bedoeling om in de nabije toekomst aan dit probleem grotere aandacht te besteden. Binnen dit kader wordt momenteel onderzocht in hoeverre de power-testen, die nu 's nachts reeds verboden zijn, in de toekomst op een andere locatie van de luchthaven kunnen uitgevoerd worden om zodoende de geurhinder verder te beperken.

– havens

De heer Jan Loones verwijst naar een aan de gang zijnde discussie m.b.t. de haven van Zeebrugge rond 450 ha (Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn) in de achteruitbouw van de haven. De GOM heeft daarover onmiddellijk positie ingenomen en stelt andere alternatieven voor, ook de milieubeweging voert daar rond actie. Het lid verwijst naar de weigering van minister Sauwens i.v.m. de aanleg van de Kempische Noord-Zuidverbinding door een natuurgebied (Habitatgebied). Het lid vraagt zich af of men niet moet vooruitzien.

In verband met de opmerking van de heer Jan Loones omtrent het vogelrichtlijn- en habitatgebied en de achterhaven van Zeebrugge, verstrekt de minister een omstandige uitleg. De minister verklaart dat hij ook kennis genomen heeft van de nota van de GOM West-Vlaanderen, waarnaar de heer Jan Loones verwijst. Het gewestplan Brugge-Oostkust werd bij het koninklijk besluit van 7 april 1977 goedgekeurd. Voor het gebied van de achterhaven van Zeebrugge, waarop de vraag betrekking heeft, is dit nog steeds het verordenend plan van aanleg. In uitvoering van artikel 39 van de Grondwet heeft de Bijzondere wet van 8 augustus 1980

tot hervorming van de instellingen de aangelegenheden ruimtelijke ordening en natuurbehoud overgedragen aan het Vlaamse Gewest. Het Vlaams Parlement en de Vlaamse regering zijn dan ook bevoegd om het beleid in die aangelegenheden aan te passen. Dat het Vlaams Parlement en de Vlaamse regering in 1997, 1988 en 1998 respectievelijk een decreet en besluiten goedkeurden die de natuurwaarden van een deel van het bij koninklijk besluit van 7 april 1977 op het gewestplan Brugge-Oostkust vastgelegd industriegebied beschermen, wijst niet op tegenstrijdigheden in het beleid, zoals beweerd wordt in de GOM-nota, maar berust op door nieuwe inzichten geïnspireerde wijzigingen in beleidsprioriteiten. Hierbij dient ook aangestipt te worden dat de direct werkende bepalingen van het Europese Gemeenschapsrecht op grond van het EG-verdrag voorrang hebben boven het nationaal recht. Het Europees Hof van Justitie en de nationale rechters in België en Nederland, hebben dit bevestigd. Aan vele bepalingen van het Europees natuurbehoudrecht waaronder enkele bepalingen van de 'vogelrichtlijn' werd door de rechter(s) een directe werking toegekend.

Sinds de vaststelling van het gewestplan Brugge-Oostkust is het inzicht gegroeid dat een deel van het als industriegebied bestemde achterhavengebied, op Europees niveau, een hoge natuurwetenschappelijke waarde bezit. Het meest waardevol en door industriële activiteiten minst aangetast gedeelte van dit gebied werd dan ook bij besluit van de Vlaamse regering van 17 oktober 1988 aangeduid als speciale beschermingszone in uitvoering van de Richtlijn 79/409/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand en bij beslissing van de Vlaamse regering van 14 februari 1996 als bijzonder natuurbehoudgebied in uitvoering van de Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna voorgedragen aan de Europese Unie. De aanduiding van speciale beschermingszones in uitvoering van de Europese Vogelrichtlijn 79/409/EEG moest op uitsluitend avifaunistische criteria steunen, zonder rekening te houden met planologische bestemmingen. Dit laatste werd bevestigd door het Europees Hof van Justitie.

Het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu en het besluit van de Vlaamse regering van 23 juli 1998 tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu leggen o.a. een natuurvergunningplicht op voor de wijziging

van bepaalde vegetaties binnen de in uitvoering van de bovenvermelde Europese richtlijnen als speciale beschermingszone aangeduide of voorgestelde gebieden, ongeacht hun gewestplanbestemming. Ze voeren ook buiten de in uitvoering van de Europese richtlijnen beschermde gebieden, de zorgplicht in. Het bovenvermeld natuurbehouddecreet van 21 oktober 1997 en zijn uitvoeringsbesluit van 23 juli 1998 werden goedgekeurd na de in de GOM-nota aangehaalde gedeeltelijke inherziensstelling van het gewestplan Brugge-Oostkust, die bij besluit van de Vlaamse regering van 19 september 1996 werd afgerond.

De artikelen 6.3 en 6.4. van de Richtlijn 92/43/EEG van 21 mei 1992 van de Raad van de Europese Gemeenschappen inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna laten in speciale beschermingszones of bijzondere natuurbehoudgebieden pas de uitvoering toe van “een plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van het gebied ondanks negatieve conclusies van de beoordeling van de gevolgen (van dat plan of project) voor het gebied bij ontstentenis van alternatieve oplossingen, om dwingende redenen van groot openbaar belang”. Alvorens tot de realisatie van industriële ontwikkelingsprojecten te kunnen overgaan in de betreffende beschermde zones moeten dus enerzijds het groot openbaar belang van die projecten en de ontstentenis van alternatieve oplossingen worden aangetoond. Eventueel ten behoeve van industriële ontwikkeling, uit de afbakening van de in uitvoering van de Europese richtlijnen beschermde zones te lichten deelgebieden, moeten gecompenseerd worden door nieuw in uitvoering van die richtlijnen aan te duiden gebieden. Immers het artikel 6.4 van de Europese “Habitat”-richtlijn 92/43/EEG stelt : “Indien een plan of project, ondanks negatieve conclusies van de beoordeling van de gevolgen voor het gebied, bij ontstentenis van alternatieve oplossingen, om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, toch moet worden gerealiseerd, neemt de Lidstaat alle nodige compenserende maatregelen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft. De Lidstaat stelt de Commissie op de hoogte van de genomen compenserende maatregelen.”. Deze bepaling is zowel op de E.G.-“Vogel”-richtlijngebieden als op de E.G.-“Habitat”-richtlijngebieden van toepassing. In de door de Europese Commissie D.G. XI uitgewerkte “Interpretatiehandleiding van artikel 6 van de Habitatrichtlijn 92/43/EEG” wordt verduidelijkt wat onder compenserende maatregelen moet worden verstaan, namelijk de aanduiding en realisatie, eventueel

door natuurontwikkeling, van een kwantitatief en kwalitatief minstens gelijkwaardig nieuw beschermd gebied. Bovendien kunnen dergelijke compenserende maatregelen, krachtens het hierboven aangehaald artikel 6.4 van de Europese “Habitatrichtlijn pas getroffen worden nadat :

- eerst de effecten van het project (in het huidige geval de havenuitbreiding) op de beschermingszone beoordeeld werden ;
- daarna de dwingende redenen van openbaar belang van het project aangetoond werden en ;
- vervolgens onderzocht werd of er geen alternatieve oplossingen voor het project (die niet noodzakelijk in de regio van het oorspronkelijk voorgenomen project moeten gezocht worden) konden gevonden worden.

De zeehaven van Zeebrugge is in de bindende bepalingen van het RSV, die bij decreet van 17 december 1997 werden bekrachtigd, geselecteerd als een poort van Vlaanderen. Hieruit vloeit voor het Vlaamse gewest de verplichting voort om in de gewestplannen of de gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen de terreinen als zeehavengebied af te bakenen.

In het richtinggevend deel van het RSV worden de poorten aangegeven als van uitzonderlijk belang voor de economische structuur van Vlaanderen. Het zijn strategische plaatsen binnen de economische structuur, waarvan de ontwikkeling gegarandeerd wordt, weliswaar binnen de totaliteit van de in het gewestplan vastgestelde bedrijventerreinen. Om de ontwikkelingsmogelijkheden van de zeehavens te garanderen, de zeehaven als motor voor de ontwikkeling in te zetten, de nodige differentiatie en complementariteit tussen de zeehavens te garanderen en de nodige strategische reserves aan zeehaventerreinen te houden, wordt op Vlaams niveau voor iedere zeehaven en haar omgeving een ruimtelijke visie ontwikkeld op basis waarvan een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan moet worden opgemaakt samen met de betrokken overheidssectoren.

Verder stipuleert het RSV dat om de zeehavengebieden af te bakenen, onder meer de volgende criteria gehanteerd worden :

- de bestaande zeehavenactiviteiten ;
- de gewenste activiteiten : uitsluitend zeehavenactiviteiten ;

- de juridische toestand : er moet nagegaan worden welke oppervlakte aan industriegebied in de bestaande plannen van aanleg wordt afgebakend als zeehavengebied of als (specifiek) regionaal bedrijventerrein ;
- de ontwikkelingsperspectieven met betrekking tot de stedelijke gebieden, de structuurbepalende onderdelen van het buitengebied, de economische knooppunten en de lijninfrastructuur (wegen, water- en spoorwegen, pijpleidingen,...).

In het RSV wordt er van uit gegaan dat voor de zeehaven van Zeebrugge, het zeehavengebied overeenstemt met de oppervlakte voorzien in de vigerende gewestplannen (1.750 ha) en het KB van 02/02/1993 houdende de vaststelling van de lijst van de havens en hun aanhorigheden overgedragen aan het Vlaams Gewest. Uiteindelijk zal dus in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor het zeehavengebied en de omgeving de afbakening, de ruimtelijke inrichting en de reservering van gebieden worden vastgelegd.

De bestemmingen aangegeven op de vigerende gewestplannen worden in het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de zeehavens zodanig gedifferentieerd dat :

- de milieuhygiënische impact naar de nabij gelegen bebouwing door een interne zonering geminimaliseerd wordt ;
- bufferzones worden aangeduid waarin mogelijkheden worden aangegeven en gerealiseerd ;
- de ontsluitingsinfrastructuur – noodzakelijk voor het economisch functioneren – wordt aangegeven ;
- de structurele natuurelementen (o.a. Ramsargebieden) maximaal gevrijwaard blijven ;
- de ecologische infrastructuur blijft functioneren.

De oppervlakte van de ecologische infrastructuur die niet voor zeehavenactiviteiten van nut is, bedraagt maximaal 5 % van de oppervlakte van het zeehavengebied. Door de 5%-doelstelling echter niet per zeehavengebied voorop te stellen maar voor alle zeehavengebieden samen, moet het beleid beter in staat zijn om tegemoet te komen aan de specifieke karakteristieken van elk zeehavengebied. De lokalisatie van de ecologische infrastructuur moet zo gebeuren dat de havenactiviteiten niet worden gehinderd. Op dit ogenblik vindt op het niveau van het Departement Leefmilieu en In-

frastructuur onder leiding van de secretaris-generaal overleg plaats tussen alle belanghebbenden bij de vermelde problematiek. Hierbij wordt gezocht naar een duurzame oplossing waarbij gestreefd wordt naar een evenwichtige benadering van zowel de havenbelangen (havengebonden bedrijven) als de ecologische belangen. De bedoeling is om op korte termijn, bij voorkeur eind januari 2000, te komen tot een oplossing die resulteert in een winwinsituatie zowel voor werkgelegenheid als voor natuur. Intussen kunnen de werkzaamheden van havenuitbouw worden voortgezet wanneer zij niet strijdig zijn met de bepalingen van het gewestplan Brugge Oostkust, met de bepalingen van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen en van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu en zijn uitvoeringsbesluit van 23 juli 1998.

De heer Jan Loones heeft twee bijkomende vragen. Er is sprake van 5% ecologische infrastructuur gesplitst over de verschillende havengebieden. In de regionale pers werd gisteren aangekondigd door de vroegere coördinator van Natuurreservaten dat er een zeesterreneiland van 5 ha komt. Het lid vraagt daaromtrent verduidelijking. Er is verder een verzoek van de milieubeweging om industriegebied over te hevelen naar waardevol natuurgebied. Hij wenst ook daaromtrent verduidelijking.

De minister antwoordt dat het juist de bedoeling is dat de werkgroep daar oplossingen voorstelt. Hij stelt dat het verhaal van de broedplaatsen van de zeesterren een ander dossier is.

De heer Robert Voorhamme wijst op het steeds weerkerend algemeen probleem bij de jaarlijkse begrotingsbespreking van de bevoegdheden Openbare Werken en Mobiliteit, met name dat men een visie op lange termijn moet inpassen in een jaarlijkse begroting. Het gegeven dat de beleidsnota (voor de legislatuur) er niet is, scherpt dat probleem aan. Hetzelfde lid pleit er echter voor, in aansluiting bij de tussenkomst van de heer Johan Malcorps en zoals reglementair bepaald, om in januari 2000, bij *de bespreking van de beleidsnota* van de minister de beschouwingen over een meerjarenvisie te ontwikkelen.

Hetzelfde lid benadrukt wel dat voor de “missing links” en bijkomende infrastructuur die moet aangelegd worden, er op het vlak van financiering geen toveroplossingen bestaan. Als men even kijkt wat de financieringsbehoeften zijn op het vlak van openbaar vervoer, (klein) onderhoud, verkeersveiligheid, enz. , is het duidelijk dat een aantal grote projecten niet financieerbaar zijn vanuit de begro-

ting en dat er naar andere oplossingen moet gezocht worden. Dat staat trouwens ook met zoveel woorden in de regeringsverklaring. In die optiek is de aangekondigde beleidsnota belangrijk. De heer Robert Voorhamme heeft begrepen dat er een (studie)proces aan de gang is om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn en de timing is op stuk van alternatieve financiering. Hij dringt aan dat de minister in zijn beleidsnota een duidelijke kalender aangeeft wat er deze legislatuur op het vlak van grote infrastructuurwerken op stapel staat.

De heer Robert Voorhamme verwijst naar de goedkeuring van het *Havendecreet* op het einde van de vorige legislatuur. Dit decreet werd met unanimité gestemd en een aantal belangrijke maatregelen moesten bij uitvoeringsbesluiten snel geregeld worden. Het lid duidt er op dat een aantal uitvoeringsbesluiten wellicht aanzienlijke begrotingsimplicaties kunnen hebben. Hij vraagt naar de stand van zaken van uitvoering en concreet de band met de begroting 2000 : zullen er dit begrotingsjaar nog een aantal besluiten worden uitgevaardigd die via de budgetcontrole zullen opgevangen worden ? In dat verband sluit dit lid zich aan bij de tussenkomst van de heer Johan Malcorps m.b.t. de volgende fase van de Scheldeverdieping. De heer Robert Voorhamme kreeg graag zicht op de milieutechnische aspecten en het kostenplaatje.

In antwoord op de vragen van de heer Robert Voorhamme omtrent de problematiek van de uitvoeringsbesluiten *Havendecreet* geeft de minister volgende uitvoerige verduidelijking. Onmiddellijk na het van kracht worden van het *Havendecreet* is er gestart met de voorbereiding van de uitvoeringsbesluiten. Over de ontwerp teksten van besluit werd sindsdien, op regelmatige basis, overlegd met de Vlaamse Havencommissie en met vertegenwoordigers van alle havenbesturen. De minister wenst allereerst te verwijzen naar de tekst over het havenlandschap. Het betreft niet meteen een uitvoeringsbesluit, maar het lijkt een document te worden dat ons in staat zal stellen de globale problematiek, inclusief de uitvoeringsbesluiten te situeren. In de Vlaamse Havencommissie wordt een nota opgesteld betreffende het gewijzigde havenlandschap ingevolge het *havendecreet* van 2 maart 1999. Er wordt verwacht dat hiermee de bakens uitgezet worden van dit landschap en een gestructureerd beeld kan opgehangen worden van de diverse overlegorganen, commissies, adviesorganen, enz. die in de toekomst mede dit havenlandschap zullen bepalen.

Rond twee uitvoeringsbesluiten zijn de besprekingen zeer ver gevorderd. Het “ontwerpbesluit van

de Vlaamse regering betreffende het voorkeepsrecht voor de havenbedrijven” en het “ontwerpbesluit van de Vlaamse regering betreffende de benoeming en het mandaat van de Gewestelijke Havencommissaris” bevinden zich beide in de eindfase. Zodra het besluit betreffende de gewestelijke havencommissaris van kracht zal zijn, zal gestart worden met de wervingsprocedure. De havencommissaris wordt decretaal een belangrijke rol in het nieuwe havenlandschap toebedeeld, vandaar dat we hieromtrent zo spoedig mogelijk tot concretisering zullen overgaan.

De heer Ludwig Caluwé wenst verduidelijking over de wervingsprocedure van de havencommissaris. Wordt het een open werving ?

De minister antwoordt dat er een jury zal moeten samengesteld worden en er zullen concrete modaliteiten moeten afgesproken worden. De minister verklaart dat de voorkeur uitgaat naar een procedure waarbij een headhuntersbureau zoekt naar de meest geschikte kandidaat.

De heer Ludwig Caluwé vindt het meer raadzaam te werken op basis van kandidatuurstellingen. De minister antwoordt dat op dit moment de procedure via headhunting zijn voorkeur wegdraagt.

De minister vervolgt dat de bespreking met de genoemde actoren inhoudelijk dusdanig gevorderd is dat er zich voor beide uitvoeringsbesluiten een consensus aftekent. Aan de materiële tekstuele finalisering wordt momenteel de laatste hand gelegd. Over het uitvoeringsbesluit m.b.t. de concertatiecommissie is gedeeltelijk een consensushouding tot stand gekomen. Meer bepaald over de wijze waarop de decretale opdracht betreffende de gemeenschappelijke promotie voor de havenbedrijven in een uitvoeringsbesluit dient geconcretiseerd te worden, is een eenduidige visie ontstaan.

Aangaande de decretale opdracht inzake tariefstructuren zijn er nog discussies met, en tussen de havenbesturen onderling. De problematiek stelt zich tweeledig. Enerzijds hechten de havenbesturen groot belang aan hun autonomie inzake prijszetting, hetgeen niet onmiddellijk te verzoenen valt met de decretale opdracht harmonieuze tariefstructuren na te streven. Anderzijds bestaat het gevaar dat elk overleg over tariefstructuren vanuit Europees perspectief kan (mis)begrepen worden als ongeoorloofde prijsafspraken. De minister meent dat gezien de gestelde dubbele problematiek niet over één nacht ijs kan worden gegaan bij de implementatie van de decretale opdracht aangaande de concertatiecommissie. Niettegenstaande

de hoge moeilijkheidsgraad en het delicaat karakter van de oefening, hebben de besprekingen met de actoren in een constructieve sfeer plaats.

Het ontwerp van het subsidiebesluit is het minst ver gevorderd. Algemeen valt te verwachten dat het gewestaandeel in de financiering van de zogenaamde decreetkosten substantieel zal stijgen. Hij verwijst hierbij onder andere naar de havenkapiteindiensten en de sluizen. Door de toenemende tenlasteneming door het gewest van deze kosten die in het verleden, geheel of gedeeltelijk, door de havenbedrijven betaald werden, betekent dit dat de autonomie van de havenbedrijven inzake haveninterne infrastructuur sterker zal moeten spelen in de toekomst.

De problematiek van de verschuiving naar zogenaamde decreetkosten wordt momenteel door gespecialiseerde studiebureaus in kaart gebracht. Met die studies trachten we de discussies objectieverbaar te maken. Ook voor het in balans brengen van de investeringsdossiers in de havens wordt studiewerk verricht, in samenwerking tussen de administratie, de havens en het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie. Op basis van de studierapporten kan pas beoordeeld worden of er maatregelen noodzakelijk zijn en eventueel welke.

Gezien omtrent het subsidiebesluit geen vooruitzicht tot finalisering op korte termijn bestaat, werd een overgangsbepaling in het programmadecreet ingeschreven die een rechtsgrond moet bieden om continuïteit in de subsidiepolitiek te verzekeren op basis van het besluit van de Vlaamse regering van 10 november 1993 betreffende het subsidiëringbesluit van de investeringen in de zeehavens.

Gedurende langere tijd handhaven van het oude subsidiebesluit, terwijl het nieuwe havendecreet van kracht is, heeft tot gevolg dat nieuwe haveninterne infrastructuurwerken minder snel kunnen ingepast worden in het gewestelijk havenbeleid gezien de budgettaire middelen niet onbeperkt zijn.

De heer Ludwig Caluwé dringt aan op een exact tijdschema teneinde duidelijkheid te krijgen omtrent dit subsidiebesluit. Men kan éénmaal – via het programmadecreet – het oude subsidiebesluit laten doorlopen, maar men gaat toch in de begroting van volgend jaar niet opnieuw het oud besluit laten doorlopen ?

De minister deelt deze terechte bekommernis. Hij verklaart dat hij zal pogen in overleg met de havenbedrijven tot een spoedig resultaat te komen. De minister vervolgt dat het handhaven van het

oude subsidiebesluit zelf aanleiding zou kunnen geven tot vertragingen in de uitvoering van lopende infrastructuurinvesteringen om diezelfde reden. Een al te halsstarrig vasthouden aan de oude schijnbaar voordelige subsidieregeling voor de havenbedrijven zal onvermijdelijk op de budgettaire beperkingen stuiten. In tussentijd krimpt de marge voor beleidskeuze onder druk van de toenemende decreetkosten. De minister vestigt hierop expliciet de aandacht van de commissieleden, zodat de perceptie van de haveninvesteringen op een correcte wijze kan bijgesteld worden. De havenbesturen en de Vlaamse Havencommissie werden reeds eerder op dit onvermijdelijke budgettaire mechanisme gewezen.

In het begin fungeerde voornamelijk de Vlaamse Havencommissie als discussieforum voor de uitvoeringsbesluiten. De laatste maanden werd er meer bilateraal overleg met de havenbesturen gehouden. Onlangs verzocht het uitvoerend bestuur van de Vlaamse Havencommissie de problematiek van het subsidiebesluit en de concertatiecommissie terug te bespreken in haar schoot. Zij meenden hiermee tot een constructieve wending in de discussie te kunnen bijdragen. De minister heeft met deze procedurele flexibiliteit niet het minste probleem. Hij kan de commissie verzekeren dat hij een voortgangsbeleid blijft nastreven, voor alle uitvoeringsbesluiten van het havendecreet. De minister meent er echter goed aan te blijven doen samspraak te betrachten met de havenbesturen en de andere leden van de Vlaamse Havencommissie.

Tot slot schetst de minister de stand van zaken betreffende de bepaling over het subregionale overleg in het Havendecreet. In regel wordt deze aan gelegenheid niet als een uitvoeringsbesluit beschouwd. De subregionale overlegorganen hebben echter een maatschappelijk belangrijke adviesbevoegdheid. Goed werkende subregionale adviesorganen kunnen in de toekomst problemen zoals die in de achterhaven van Zeebrugge vermijden. Adviezen die in de havenregio ruime draagkracht verwerven, kunnen de Vlaamse regering toelaten haar besluitvorming optimaal en evenwichtig af te stemmen op de reële noden.

Binnen de Maatschappij voor grond- en industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied is de bespreking voor de oprichting van dergelijk orgaan opgestart. De minister verwacht een concreet voorstel. Ook in de Gentse havenregio worden er voorstellen geformuleerd om een subregionaal overleg op te starten. De minister zal concrete voorstellen evalueren in het kader van de bepalingen in artikel 28 van het Havendecreet. Dit artikel stelt :

“Op verzoek van het havenbedrijf en één van de steden of gemeenten, bedoeld in het tweede lid, kan de Vlaamse regering per havengebied een sub-regionaal overlegorgaan oprichten om de impact van de havenactiviteiten op de ruimtelijke ordening, het leefmilieu, de mobiliteit en de leefbaarheid van de woonkernen na te gaan en daaromtrent adviezen in te winnen. Naast het Vlaamse Gewest en het betrokken havenbedrijf hebben de steden en gemeenten op wier grondgebied het betrokken havengebied zich uitstrekt of wier grondgebied grenst aan dit havengebied steeds het recht om deel uit te maken van dit overlegorgaan. De adviezen van dit overlegorgaan worden overgemaakt aan de Vlaamse regering. De Vlaamse regering bepaalt de verdere samenstelling, de concrete adviesopdracht en de werking van dit gewestelijk sub-regionaal overlegorgaan.”

M.b.t. de vraag van de heer Robert Voorhamme i.v.m. de stand van zaken van de Scheldeverdieping, verstrekt de minister een omstandig antwoord.

Globaal kan gesteld worden dat het "Verdiepingsprogramma 48/43/38 voet" nog maar ten dele uitgevoerd is. Het werd namelijk volledig uitgevoerd in de Westerschelde op Nederlands grondgebied en in de Beneden-Zeeschelde op Belgisch grondgebied. De verdiepingswerken voor de Belgische kust moeten echter nog gebeuren. De wrakkenruiming is in de Beneden-Zeeschelde op Belgisch grondgebied voltooid, in de Westerschelde op Nederlands grondgebied is de wrakkenruiming nog in uitvoering. Ook de wrakken in zee moeten nog geruimd worden.

Inzake het natuurherstelprogramma heeft Vlaanderen zijn bijdrage (44 miljoen Nederlandse gulden) aan Nederland onder de vorm van een afkoopsom betaald. Formeel heeft Vlaanderen hiermee aan de aangegane verplichtingen voldaan. Men kan vaststellen dat Nederland tot op heden hiermee nog geen grootschalige initiatieven tot natuurherstel ondernam. Van de zijde van Nederland werd destijds nochtans voorzien dat deze initiatieven in het Westerscheldebekken zouden uitgevoerd worden.

De minister geeft volgende verantwoording voor het verschil in ordonnanceringskrediet en vastleggingskrediet voor het nieuw initiatief op BA 54.01 van het programma 64.20.

In het verleden lag het ordonnanceringskrediet gevoelig lager dan het vastleggingskrediet. In 2000 wordt verder gewerkt aan het bergen van de wrak-

ken op Nederlands grondgebied. Voor de wrakkenberging is in 1999 een bedrag voorzien van 52,4 miljoen gulden en in 2000 een bedrag van 60,4 miljoen gulden. Uit de evolutie van de ordonnanceringskredieten blijkt dat eind 1999 het ordonnanceringskrediet zal uitgeput zijn.

– integraal waterbeheer

De heer Carl Decaluwe stelt vast dat de middelen voor “integraal waterbeheer” met 600 miljoen frank t.o.v. vorig begrotingsjaar worden teruggeschroefd: de overstromingen van een jaar geleden, zijn blijkbaar al vergeten. Ook in het departement Leefmilieu worden de middelen die met deze problematiek te maken hebben, verminderd.

In verband met de opmerking van de heer Carl Decaluwe m.b.t. het budget voor overstromingswerende werken, verstrekt de minister volgende toelichting. De Vlaamse regering heeft programma 64.60 in 1999 opgestart met een bedrag van 300 miljoen frank. Bij de begrotingscontrole werd het budget 1999 éénmalig uitzonderlijk verhoogd ten bedrage van 600 miljoen frank, ingevolge extra ontvangsten. Dit om hoogdringende werken te kunnen uitvoeren om de heersende wateroverlast ingevolge uitzonderlijke regenval het hoofd te bieden. Door de verhoging van het krediet op het programma 64.60 kwamen op artikel 64.20 BA 73.21 kredieten vrij voor de aanwending tot bestrijding van de gevolgen van voornoemde wateroverlast.

In deze context blijft het budget voor overstromingswerende werken in feite gehandhaafd op dezelfde kruissnelheid als de voorgaande jaren. Rekening houdend met de uitzonderlijke omstandigheden vertaald in de begroting van '99 is het budget niet gedaald. In functie van de werken die overstromingen moeten voorkomen, wordt er tevens gebruik gemaakt van programma 64.60 voor het integraal waterbeheer. Projecten zoals het gecontroleerde overstromingsgebied Kruibeke, Bazel, Ruppelmonde evolueerden met de jaren van quasi exclusief civiel technische constructies ter beveiliging tegen wateroverlast naar geïntegreerde projecten waar de natuurontwikkeling een belangrijk item is. De keuze van een afzonderlijk programma verantwoordt zich door dit multidisciplinaire karakter van het bewuste gecontroleerde overstromingsgebied, waardoor beveiliging tegen overstromingsrisico's ten gevolge van stormvloed in het Zeescheldebekken harmonisch gekoppeld wordt aan natuurontwikkeling.

Wat de opmerking van de heer Carl Decaluwe betreft over het ontbreken van de “modal shift” van

de weg naar de waterweg in deze begroting, verstrekt de minister volgende gegevens : een aantal maatregelen zijn reeds in de loop van het prille begin van deze legislatuur genomen zijn en in uitvoering gaan. Andere worden nog onderzocht, sommige werden aangekondigd.

Met betrekking tot de kostenstructuur van de binnenvaart en de SSS werden de vaartrechten op de vaarwegen van het Vlaams Gewest drastisch met ongeveer 90 % naar beneden gehaald en worden per 1 januari 2000 de loodsgelden stroomopwaarts Antwerpen met niet minder dan 80 % gedrukt, hetgeen voornamelijk de SSS ten goede komt. Beide zijn belangrijke hefboomen die kunnen bijdragen tot een aanzienlijke groei van het vrachtvervoer langs de waterwegen.

Daarenboven krijgt de minister vele positieve reacties op de werking van Promotie Binnenvaart Vlaanderen. BIVAS (een elektronisch platform waar interactie tussen schippers en vrachtaanbieding plaatsvindt), de prospectie bij bedrijven en de computeropleiding voor binnenschippers worden algemeen als positief ervaren. Specifiek naar de promotie van de SSS heeft de minister de intentie om de promotie in de nabije toekomst nog te versterken. Het verheugt de minister dat het lid vragende partij is voor de extra budgettaire ondersteuning van dergelijke initiatieven.

Het programma voor de bouw van kaaimuren langs de binnenwateren wordt verder afgewerkt. Deze eigentijdse infrastructuur is een noodzakelijk basisvoorwaarde om economische marktspelers te stimuleren meer van de waterweg gebruik te maken.

Europese regelgeving doorkruist in de toekomst het prefinancieringsmechanisme dat in het verleden bijgedragen heeft tot het succes. Er wordt momenteel naar alternatieven gezocht die even performante resultaten kunnen leveren en die volledig kaderen binnen de Europese regelgeving.

Tijdens de vorige legislatuur werden voor nageen 250 miljoen frank kaaimuren gesubsidieerd. Dit jaar 1999 is hiervoor in de begroting een bedrag van 750 miljoen frank opgenomen en volgend jaar zal nogmaals in 300 miljoen frank worden voorzien. De subsidies waarin nadien zal voorzien worden, zullen worden bepaald in functie van de aanvragen en op basis van de tonnage goederen die van de weg naar de waterweg verplaatst worden.

De heer Carl Decaluwe vraagt in hoeverre de subsidiëring van kaaimuren nog verzoenbaar is binnen Europa vanaf 2001. De minister stelt dat dit beleid nog wordt aanvaard. De heer Jul Van Aperen toont zich een groot voorstander voor het optimaliseren op termijn van de waterwegen. Hij suggereert te opteren voor een zo ruim mogelijk optimaliseren door 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 in openings- en bedieningstijden te voorzien die een fameuze capaciteitsstijging teweeg kunnen brengen.

De minister stelt dat een capaciteitsuitbreiding op een correcte manier moet gebeuren. Hij pleit ervoor behoedzaam, humaan en in samenspraak met de sector te werk te gaan.

De heer Carl Decaluwe is eveneens voorstander om de waterwegen maximaal bevaarbaar te houden in de weekends en 24 op 24 uur. Hij verwijst naar de praktijk in Vlaanderen waarbij bv. de vrachtschepen in de weekends de binnenwateren niet kunnen bevaren, terwijl in Wallonië op de Maas, stroomafwaarts Namen dit dan wel kan. Hetzelfde lid wil een situatie vermijden waarbij men in het Waals Gewest wel en in het Vlaams Gewest niet tijdens de weekends kan varen. Hij herhaalt dat men maximaal met een ruimere omkadering voor de sluizen de binnenvaart moet aanwenden.

De minister blijft bij zijn standpunt dat het verhaal veel genuanceerder is. Hij verduidelijkt dat er reeds heel wat maatregelen op dat vlak – op het Albertkanaal – werden genomen. Hij pleit voor een stapsgewijze aanpak in overleg met de sector. Wallonië is trouwens op het vlak van de binnenvaart niet te vergelijken met Vlaanderen. De heer Carl Decaluwe blijft erbij dat het grondprobleem het gebrek aan personeelsomkadering is. De minister ontkent dit door te stellen dat het personeelsprobleem oplosbaar is. Hij vraagt zich vooral af of permanente openingstijden heel het jaar door, en dag en nacht wel wenselijk zijn.

De heer Johan Malcorps wenst een totaal overzicht van de maatregelen op het vlak van het *integraal waterbeheer* (waterbeheersingswerken). Hij kende graag de stand van zaken i.v.m. de gevolgen van de overstromingen van vorig jaar. Er was toen discussie tussen de afdelingen water en natuur van de administratie omtrent de problematiek van de dijkophogingen. Hetzelfde lid vraagt zich af of een klassieke oplossing van dijkverhoging wel past in de filosofie van integraal waterbeheer. Ook de band met het Sigmaplan blijft in dat verband belangrijk. Verder vraagt hetzelfde lid naar de gevolgen van de twee opeenvolgende Scheldeverdiepin-

gen en de relatie met de problematiek van de wateroverlast.

In antwoord op de vraag in verband met de stand van zaken van het Sigmaplan, acht de minister het nuttig een omstandige toelichting te verstrekken. Om voldoende veiligheid tegen stormvloeden en oppervassen in het Zeescheldebekken te garanderen, werd na de overstromingen van 1976 het Sigmaplan opgesteld. Dit Sigmaplan zorgt voor de beveiliging van het Zeescheldebekken tegen hoogwaterstanden ingevolge stormvloeden op de Noordzee en op de Westerschelde.

Het Sigmaplan voorziet in de uitvoering van volgende onderdelen :

- de verhoging en verzwaring van de dijken met inbegrip van de aanleg van compartimenteringsdijken ;
- de aanleg van gecontroleerde overstromingsgebieden ;
- de bouw van een stormvloedkering ter hoogte van Oosterweel (afwaarts Antwerpen)

Het programma voor de uitbouw van het Sigmaplan is heden nog steeds in uitvoering en zou uiteindelijk een veiligheidsniveau bereiken (na volledige verwezenlijking van de hierboven vermelde onderdelen), vergelijkbaar met het veiligheidsniveau van het Deltaplan in Nederland. De Vlaamse regering heeft beslist de afwerking van het eerste twee delen van het Sigmaplan te verzekeren binnen een sociaal aanvaardbare termijn. Sinds het begin van de uitvoering van het Sigmaplan zijn echter een aantal inzichten gewijzigd en deze leiden tot een optimalisatie van het Sigmaplan.

De opmaak van MER's in het kader van de AMIS (Algemene milieu-impactstudie) heeft de complexiteit doen inzien van de vele aspecten inzake beleid, concept, ontwerp en later beheer. Het is zeer duidelijk geworden dat de waterlopen die aan getijden gebonden zijn en de gebieden die erlangs gelegen zijn, een multifunctioneel en elkaar beïnvloedend karakter hebben. De uitwerking van een aangepast Sigmaplan geschiedt in dit oogpunt dus het beste door het ontwikkelen van een integrale visie.

Bij de bespreking van projecten in bekkencomités, ingesteld door het VIWC (Vlaams Integraal Wateroverleg Comité), is gebleken dat andere administraties en sectoren deze mening evenzeer delen en zelfs vragende partij zijn om tegelijk met de beveiligingswerken ook aan andere functies maximaal mogelijke aandacht te besteden en aanwezige potentialiteiten te vrijwaren en mede uit te bouwen.

ligingswerken ook aan andere functies maximaal mogelijke aandacht te besteden en aanwezige potentialiteiten te vrijwaren en mede uit te bouwen.

Zo dient dus bij de optimalisatie van het Sigmaplan uitgegaan te worden van een integrale visie betreffende het waterbeheer. In deze optiek worden alle huidige nieuwe werken door de Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) niet alleen bekeken op veiligheidsniveau, maar wordt zeer sterk ingespeeld op het integraal waterbeheer waarbij de veiligheid, de ecologie, de economie en de recreatie – en deze opsomming is niet beperkend – harmonisch samengaan. Het is duidelijk dat op één plaats in de rivier niet altijd gelijktijdig kan voldaan worden aan de verschillende elementen van het integraal waterbeheer. Waar de economie overheerst door de aanwezigheid van kaaimeuren e.d. zal de invloed van de ecologie en het toerisme minder of niet naar voren komen. In de natuurgebieden moet de ecologie sterk behouden blijven en dient de harde recreatie, zoals het varen met snelboten e.d. vermeden of zelfs verboden te worden. De rivier kan aldus min of meer verdeeld worden in zones waar ofwel de economie primeert, ofwel de ecologie, ofwel de recreatie. De invulling dient steeds te gebeuren met respect voor elkaar. De veiligheid blijft steeds primeren, maar de beveiligingsmethode wordt aangepast aan de randvoorwaarden.

Een tweede uitgangspunt is de nota die zeer binnenkort aan de Vlaamse regering zal worden voorgelegd, waar het beleidsplan Veiligheidsniveau Vlaanderen tegen wateroverlast voorgesteld wordt. In het kader van dit veiligheidsplan Vlaanderen, wordt gestreefd naar het verzekeren van een maatschappelijk en economisch aanvaardbaar veiligheidsniveau tegen overstromingen afhankelijk van de omgeving.

Een derde uitgangspunt dat moet onderkend worden, is dat rekening dient gehouden te worden met de zeer grote financiële uitgaven voor de bouw van de stormvloedkering. Het Vlaamse Gewest is niet in staat binnen een aanvaardbare termijn deze stormvloedkering te financieren. Daarenboven heeft de stormvloedkering het nadeel dat de exploitatiekost ingevolge het regelmatig onderhoud zeer hoog oploopt en dat de kering zelf na vijftig jaar dient vervangen te worden.

Vertrekkend vanuit deze drie voornoemde uitgangspunten wordt heden een onderzoek gedaan op het Waterbouwkundig Laboratorium te Borghout naar de haalbaarheid van een actualisatie van het Sigmaplan. In het kader van deze actualisatie

wordt onderzocht welk veiligheidsniveau kan bereikt worden door een maximale uitbreiding van het aantal gecontroleerde overstromingsgebieden, de aanleg van compartimenteringdijken, het plaatselijk hoger optrekken van de dijken en de mogelijke bouw van enkele stroomopwaarts gelegen kleine stormvloedkeringen. Deze berekeningen zijn in belangrijke mate klaar en de resultaten openen belangrijke perspectieven naar optimalisatie van het Sigmaplan.

De filosofie die ten grondslag ligt aan deze nieuwe ontwikkelingen bestaat erin dat de vroegere winterbedding van de waterlopen (het huidige vallei-gebied) voor zover het nog aanwezig is, watervoe-rend of minstens waterbergend terug in te schake-len in het natuurlijk gedrag van de waterloop. Daartoe kunnen plaatselijk dijken worden afgegraven en indien vereist verder landinwaarts terug op-getrokken worden rond bewoonde kernen. Een bij-komende gedachte bij de actualisatie of de optima-lisatie is dat bij de verhoging van de dijken en de bouw van meer overstromingsgebieden de water-beheersing een fenomeen blijft zonder menselijk ingrijpen. Hierbij wordt uitgegaan van een gevoeli-ge verhoging van het aantal gecontroleerde over-stromingsgebieden over het ganse Scheldebekken. Hieruit ontstaat een sterk vergrote komberging die benut wordt bij zeer hoge waterstanden.

De resultaten van dit onderzoek en de maatschap-pelijke aanvaardbaarheid van het bereikte veiligheidsniveau moeten de Vlaamse regering toelaten te beslissen of de bouw van een stormvloedkering te Oosterweel voorsnag opportuun is en kan ver-vangen worden door de bouw van gecontroleerde overstromingsgebieden en de eventuele verhoging van de dijken. Op dit ogenblik wordt de uitbouw van het Sigmaplan zodanig verder gezet dat de bouw van nieuwe waterkeringen geen negatief ef-fect zouden hebben ten overstaan van de actualisa-tie van het Sigmaplan.

M.b.t. de opmerkingen en vragen van de heer Johan Malcorps m.b.t. het integraal waterbeheer en meer specifiek de stand van zaken van de werken in het Demerbekken en het Netebekken, verstrekt de minister een zeer uitvoerige toelichting. De laat-ste jaren is in Vlaanderen de zorg voor het milieu een zeer belangrijke rol gaan spelen in het dage-lijkse leven. Deze bezorgdheid leeft ook bij AWZ die naast het beheer van de tijrivieren ook het be-heer heeft van een groot gedeelte van de Demer en de Nete's. Door een integraal waterbeheer wordt een duurzame ontwikkeling van de waterwegen beoogd. Integraal waterbeheer houdt in dat er wordt gestreefd naar het ontwikkelen, beheren en

herstellen van het watersysteem op een zodanige manier dat de doelstellingen die ervoor zijn vastge-steld gehaald worden. Hierbij wordt erover ge-waakt dat de diverse functies van het watersysteem gewaarborgd kunnen worden voor de komende ge-generaties. Het spreekt dan ook voor zich dat voor het uitwerken van deze doelstellingen en de hier-aan gekoppelde functies en landgebruik een gron-dige kennis van de waterlopen noodzakelijk is. Om tot integraal waterbeheer te komen, is het aller-eerst noodzakelijk dat de verschillende belangen-groepen die actief zijn in het waterbeheer met el-kaar overleggen en samen een geïntegreerde visie ontwikkelen. Dit overleg gebeurt onder meer in het Vlaams Integraal Wateroverleg Comité (VIWC) en in verschillende bekkencomités.

– Het Demerbekken

De Demer vervult een centrale rol in de vallei tus-sen Werchter en Diest. Door menselijke activitei-ten is het uitzicht van deze vallei in de loop der eeuwen sterk veranderd. Vooral in de laatste helft van deze eeuw werden grote veranderingen aan de Demer en haar vallei aangebracht. In 1960 werd door het toenmalige Ministerie van Openbare Wer-ken een studie uitgevoerd i.v.m. “verbeteringswer-ken voor betere waterafvoer van de Demer”. In deze studie werd de Demer gedimensioneerd op een debiet van 95 m³/s. In 1966-1967 waren er over-stromingen in de vallei. Nadien begon men tussen Werchter en Diest met de uitvoer van calibrerings-en bedijkingswerken. De werken tussen Werchter en Aarschot werden volledig uitgevoerd. Geduren-de het laatste decennium vonden enkele belangrij-ke overstromingen in de Demervallei plaats. In 1993 en 1995 kwam de vallei blank te staan. De grootste ramp deed zich voor in september 1998. Tijdens deze overstroming leden de bestaande dij-ken heel wat schade. Na september 1998 werden door AWZ met herstel- en verstevigingswerken aan de bestaande dijken gestart. Met deze werken wou men alles terug in de oorspronkelijke toestand brengen. De werken waren niet gebaseerd op een grondig uitgewerkte integrale visie. Alhoewel deze werken een voorlopig karakter vertonen, weigert de natuursector aan een aantal ervan zijn goedkeu-ring te geven.

Sinds enige tijd groeit bij de bevolking en de maat-schappelijke groeperingen het besef dat het tradi-tioneel gecompartmenteerd waterbeheer tot falen gedoemd is. In het klassieke waterbeheer werd uit-gegaan van een opdeling van waterbeheersaspec-ten, wat zich weerspiegelt in een versnippering van

bevoegdheden. De bevolking vraagt terecht naar een integrale aanpak van het waterbeheer. Hierbij dient gestreefd te worden naar harmonie tussen gebruiksfuncties en natuurfuncties, rekening houdend met de natuurlijke potenties van de watersystemen nu en in de toekomst. De watersysteembenadering houdt in dat men de noden van een watersysteem, om optimaal te kunnen functioneren, onderkent. Een belangrijk aspect hierin is de behoefte van oppervlaktewateren aan ruimte. Er mag echter niet uit het oog verloren worden dat integraal waterbeheer méér is dan milieubeleid. Naast milieubeleid hebben we het ruimtelijk beleid, het veiligheidsbeleid, het mobiliteitsbeleid, het economisch beleid en het landbouwbeleid. Enkel door samenhang te creëren tussen al deze beleidsvormen kan een optimale milieukwaliteit bereikt worden.

De rechtstreekse gevolgen van de recente problemen in het waterbeheer hebben, onder de bevolking en de maatschappelijke groeperingen, dus een zeker draagvlak doen ontstaan voor een vernieuwde aanpak van het waterbeleid en beheer in Vlaanderen. Het geheugen is kort en daarom mag de overheid niet te lang talmen vooraleer te reageren op de aanwezigheid van dit draagvlak. De minister pleit er dan ook voor om zo snel mogelijk werk te maken van de uitwerking van een integrale visie en de daaraan gekoppelde implementatie op het terrein. Er moet wel vermeden worden dat door een gebrek aan visie en planning opnieuw foutieve ingrepen plaatsvinden. Voor de Demer heeft AWZ reeds een conceptvisie en een daaraan gekoppeld uitvoeringsprogramma opgemaakt. Voor de opmaak van dit rapport, wat de titel draagt “De Demer bloeit opnieuw open”, werden diverse belangengroepen geconsulteerd. Een volgende stap is overleg en discussie. In het Demerbekkencomité zetelen de belangengroepen die actief zijn in het waterbeheer. Dat is dus het orgaan waar die belangengroepen met elkaar moeten discussiëren en overleggen om samen tot een geïntegreerde visie, een inrichtingsplan en een uitvoeringsprogramma te komen. Na de opmaak van essentiële rapporten zoals een MER, een Economische Impactstudie (EIS) en een Maatschappelijke Impactstudie (MAIS) zal het integraal denken uiteindelijk omgezet worden in resultaten op het terrein.

Op korte termijn zullen de eerste resultaten van die integrale aanpak reeds merkbaar zijn. In de loop van het jaar 2000 zullen, in plaats van langdijken, dwarsdijken aangelegd worden. Deze dwarsdijken worden aangelegd om woonkernen te beschermen en zijn tevens een grote stap vooruit in het opnieuw inschakelen van natuurlijke overstro-

mingsgebieden wat o.a. tegemoet komt aan de vraag van de natuursector.

Gezien het belang ervan wenst de minister de ontwerpvisie, geformuleerd door AWZ, even toe te lichten. De belangrijkste opdracht van AWZ blijft het waarborgen van de veiligheid van de bevolking tegen wateroverlast. Tot voor kort werd deze beveiliging verzekerd door het indijken van de waterloop zelf. Uit de overstromingen van 1998 blijkt echter dat deze aanpak ontoereikend is. Verder beperkt een dergelijke indijking de mogelijkheid tot natuurontwikkeling in het valleigebied. In haar vernieuwende integrale visie opteert AWZ voor de aanleg van winterdijken of ringdijken daar waar de veiligheid deze keuze toelaat. Op die manier kan de winterbedding terug overstroombaar gemaakt worden, wat enerzijds de natuur ten goede komt en anderzijds voor extra waterberging zorgt. De aanwezigheid van een goede waterkwaliteit is van primordiaal belang voor het ontwikkelen en stimuleren van de verschillende functies van de waterloop. Een slechte waterkwaliteit heeft niet enkel directe gevolgen voor het biologisch leven in en langs de rivier, maar ook voor de recreatiemogelijkheden. Tevens is het niet acceptabel dat vervuild rivierwater zou overstromen in de winterbedding. Als beheerder van de waterloop pleit AWZ dan ook voor een systematische aanpak van de verontreinigingsbronnen. Het rechtekken van de Demer en het niet meer opstuwen van het water heeft geleid tot een versnelde waterafvoer. Hierdoor ontstaat verdroging en worden de typische moerascotopen bedreigd. Een belangrijke doelstelling is dan ook het verhogen van het zomerpeil en het vertragen van de afvoer. Onder meer wordt er gedacht aan het opnieuw in werking stellen van stuwen en dit in combinatie met het herwaarderen van de oude molenconstructies die op verschillende plaatsen langs de Demer nog aanwezig zijn. Bij deze ingreep zal de nodige aandacht geschonken moeten worden aan mogelijke effecten op de vismigratie. Waterwegen bieden een brede waaier aan recreatiemogelijkheden, zoals kanovaren, hengelen, wandelen en fietsen. AWZ wil dit verder uitbouwen. Randvoorwaarden hiervoor zijn onder meer een goede waterkwaliteit en een voldoende hoog waterpeil. Een goede waterkwaliteit zal een continue inspanning vergen, waarbij de knelpunten aangepakt moeten worden. Een voldoende hoog waterpeil kan bekomen worden door het opstuwen van de rivier. Bij het uitwerken van een inrichtingsplan voor de Demer zal in overleg met o.m. de gemeenten fiets- en wandelroutes worden uitgetekend. Monumenten zoals watermolens, zullen hierbij als rustpunten binnen deze routes worden opgenomen. In valleigebieden treft men onder natuurlijke

omstandigheden voornamelijk natte hooilanden en moerasgebieden aan. Als gevolg van indijking van de rivieren en een snellere waterafvoer, is in vele valleigebieden, waaronder ook in de Demervallei, een verdroging opgetreden. Hierdoor werd in deze gebieden akkerbouw mogelijk. Door het opnieuw integreren van de winterbedding in gebieden met een hoge natuurwaarde en het terug opstuwten van het water in de rivier, wil AWZ bekomen dat de valleien terug evolueren naar een meer natuurlijke situatie. Op die manier zullen de huidige akkers opnieuw evolueren naar gebiedseigen natte hooilanden, waarop dan extensieve veeteelt mogelijk is. Het nastreven van deze doelstelling zal in nauw overleg dienen te gebeuren met de verschillende belangengroepen, waarbij er naar een compromis landbouw – natuurfunctie gezocht moet worden. Valleigebieden worden gekenmerkt door hun typisch landschappelijk karakter, met natte hooilanden, wilgenstruwelen, /in de winterbedding. Daarnaast zijn zij cultuurhistorisch interessant, omwille van specifiek watergebonden activiteiten. Hiervan getuigen de talrijke watermolens. Zoals reeds eerder gezegd, is het de bedoeling deze molens terug in te schakelen in het afwateringsregime van de Demer. Ter hoogte van Aarschot bevindt zich op de Demer één van de meest merkwaardige molencomplexen van het Europese vasteland, nl. de “s Hertogenmolens”. AWZ wil een nieuwe functie toekennen aan dit complex. Momenteel wordt, in samenwerking met o.m. de administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen, gezocht naar een passende herbestemming van dit molencomplex. Zo wordt onder meer gedacht aan energieopwekking. De minister is er van overtuigd dat men voor de Demervallei, via een geïntegreerde aanpak, goed op weg is om een integrale oplossing aan de bevolking aan te bieden.

– *Het Netebekken*

Ook op de Nete werden door de AWZ na september 1998, herstel- en verstevigingswerken aan de bestaande dijken gestart. Met deze werken wou men alles terug in de oorspronkelijke toestand brengen. De werken waren niet gebaseerd op een grondig uitgewerkte integrale visie. Alhoewel deze werken een voorlopig karakter vertonen, weigert de natuursector aan een aantal ervan zijn goedkeuring te geven. Bijgevolg worden momenteel geen structurele werken meer uitgevoerd en worden enkel nog onderhoudswerken gepland.

Wat de korte termijn planning betreft, dient gesteld dat het overstromingsgevaar op dit ogenblik nog

steeds niet bedwongen is. Er zijn geen structurele maatregelen getroffen en de instandhoudingswerken zijn stopgezet. Dit heeft tot gevolg dat de waterbeheersingsinfrastructuur aangetast is. Op het bekkencomité zal werk gemaakt worden van een integrale langetermijnvisie. Uit die integrale visie zal een uitvoeringsprogramma en uiteindelijk een implementatie voortvloeien. Maar zolang er geen overstromingsgebieden, winter- en/of dwarsdijken zijn aangelegd, dient men logischer wijs de huidige waterbeheersingsinfrastructuur in stand te houden.

Wat de visie op lange termijn betreft zal op een identieke manier als voor de Demer gebeurd is, ook voor de Nete een integrale visie ontwikkeld worden. De minister pleit er dan ook voor om zo snel mogelijk werk te maken van de uitwerking van die integrale visie en de daaraan gekoppelde implementatie op het terrein. Ook hier speelt het bekkencomité een cruciale rol. In het Netebekkencomité zetelen de belangengroepen die actief zijn in het waterbeheer. Dit is dus het orgaan waar die verschillende belangengroepen met elkaar moeten discussiëren en overleggen om samen tot een geïntegreerde visie, een inrichtingsplan en een uitvoeringsprogramma te komen. Het bekkencomité zal ondersteund worden door wetenschappelijke informatie, aangeleverd door o.a. modelleringstudies en ecosysteemvisies.

Tot besluit kan gesteld worden dat ook voor de Netevallei de minister er van overtuigd is dat via een geïntegreerde aanpak, men goed op weg is om een integrale oplossing aan de bevolking aan te bieden.

In antwoord op de vraag van de heer Johan Malcorps omtrent de globale gevolgen van de twee opeenvolgende Scheldeverdiepingen, verwijst de minister naar zijn antwoord op de vragen van de heer Robert Voorhamme. Het "Verdiepingsprogramma 48/43/38 voet" is nog maar ten dele uitgevoerd. Namelijk volledig in de Westerschelde op Nederlands grondgebied en in de Beneden-Zeeschelde op Belgisch grondgebied. De verdieping voor de Belgische kust moet nog gebeuren. Van een tweede opeenvolgende Scheldeverdieping is er in praktijk nog geen sprake. In het kader van de lange termijnvisie wordt samen met Nederland onderzoek verricht, op multidisciplinaire wijze. Het onderzoek heeft een uitgesproken integraal karakter, waarbij technische, economische, morfologische, hydrologische, ecologische, en vele andere aspecten in overweging genomen worden.

Deze problematiek is van zeer groot belang voor Vlaanderen, en voor de Antwerpse regio in het bijzonder. Maar gezien de potentiële multidisciplinaire

re impact op een deel van Vlaanderen, dat eveneens de Antwerpse regio verre overstijgt, is het aangewezen met kennis van zaken beslissingen te nemen in dit dossier. De minister meent dat de diverse lopende studieopdrachten hem zullen toelaten deze kennis te verwerven. Er kan dus op dit ogenblik geen sprake zijn van globale gevolgen van de twee opeenvolgende Scheldeverdiepingen zoals de vraagstelling het formuleerde.

- kust

De heer Jan Loones verklaart dat de minister tevens bevoegd is voor de “zeewerende kustduinen en de stranden”. De bevoegde administratie werkt zeer nauw samen met de betrokken gemeenten. Terzake verwijst het lid naar een project in Brede ne waar een mooi uitgebouwde wandelinfrastructuur is gerealiseerd over de duinenruggen. Hij suggereert dat de overheid meer een politiek zou voeren om zeewerende kustduinen aan te kopen en in te schakelen in een natuurbeleid, met als eerste prioriteit de zeewering.

M.b.t. de stand van zaken in verband met de aankoop van zeewerende kustduinen en de creatie van natuurgebieden, antwoordt de minister dat AWZ voor het ogenblik reeds circa 350 ha duingebieden in beheer heeft. Naar de toekomst toe heeft deze administratie de intentie nog circa 220 ha duingebieden bijkomend te verwerven. Het gaat hier om duingebieden welke momenteel nog in private handen zijn. AWZ is in eerste instantie verantwoordelijk voor de zeewering en dus voor de bescherming van het Vlaamse kustgebied tegen overstroming door de zee. Wanneer men spreekt van een zeewering mag men niet enkel denken aan de kustverdedigingsinfrastructuur gebouwd door de mens, zoals zeedijken en strandhoofden. Langs een groot gedeelte van de kust wordt de zeewering immers nog gevormd door de natuurlijke opeenvolging van vooroever, strand en duinen.

De duinen vormen niet alleen een barrière tegen overstroming maar zij leveren ook de zandbuffer die nodig is opdat de zeewering zijn functie zou kunnen vervullen door het ontwikkelen van zijn natuurlijke dynamiek. Deze dynamiek bestaat erin dat door de stormen van het late najaar, de winter en het vroege voorjaar, zand van de duinvoet wordt afgeslagen. Dat zand wordt voor de kust in zee gedeponeerd onder de vorm van bermen die de kracht van de golven breken. In de kalme perioden van het jaar vormen deze bermen een zandstock waaruit de zee kan putten om de zeewering weer terug op te bouwen. Het is dan ook evident dat er zeer veel belang wordt gehecht en veel in-

spanningen worden geleverd voor het behoud van deze duingebieden. Het is dan ook in dat kader dat AWZ de nog resterende private zeeduinen, gelegen tussen De Panne en Middelkerke ten noorden van de Koninklijke Baan en die deel uitmaken van de zeewerende duinen, tracht te verwerven evenals de private zeewerende duinen nabij de Nederlandse grens. Naast het belang als zeewerende functie hebben de duinen ook een grote waarde als natuurgebied.

Een belangrijke leidraad bij de verwerving van de duinen is het “Verwervingsplan voor de Vlaamse kustduinen en aangrenzende gebieden” dat in opdracht van Aminoal door de Universitaire Instelling Antwerpen werd opgesteld. In dit plan gebeurt vooreerst een afbakening van alle bestaande duincomplexen en deelgebieden langs de Vlaamse kust teneinde tot een gebiedsgericht aankoopbeleid te kunnen komen. Vervolgens wordt een geomorfologische en biologische evaluatie van deze gebieden gemaakt en een analyse van hun planologisch statuut, de beleidsintenties en de eigendomsstructuur. Ook wordt een indicatie gegeven van de budgettaire implicaties voor de eventuele aankoop. Het plan geeft tenslotte de prioriteiten voor de verwerving van de nog private duingebieden op basis van geomorfologische en biologische waarde, natuurontwikkelingspotenties en beheersbehoefte. Uit het plan kunnen ook de prioriteiten voor een natuurvriendelijker beheer van de verschillende duincomplexen en deelgebieden worden afgeleid. AWZ werd opdracht gegeven zich zo goed mogelijk in dit plan in te passen. Tussen AWZ is er in dat verband dan ook een intens en regelmatig overleg met o.a. de afdeling Natuur van Aminoal en het Instituut voor Natuurbehoud. Tussen AWZ en Aminoal werden afspraken gemaakt over welke zones maritieme duinen beide administraties zouden verwerven. In praktijk komt het erop neer dat AWZ de eerste lijnsduinen verwerft als zeewering en Aminoal de meer landwaarts gelegen duinen welke als natuurreservaat kunnen beheerd worden.

De verwerving van volgende duingebieden is ten eerste gewenst :

1. de kust ten westen van Oostende :

- duingebieden ten noorden van de Koninklijke Baan ;
- de camping Zeepark en het duingebied Mieke Hil tussen De Panne en Sint-Idesbald ;
- de Schipgatduinen gelegen tussen Koksijde-Bad en Oostduinkerke-Bad ;

- de zeebermduinen tussen Oostduinkerke en Groenendijk ;
- het duingebied oost van het militaire kamp te Lombardsijde met de campings Cristal Palace en Cosmos ;
- het gebied Sint-Laureins-Noord, omvattende een deel oost en een deel west gescheiden door de Strandlaan te Westende ;

2. de kust ten oosten van Oostende

- de zeewerende duinen tussen Knokke-Het Zoute en de Nederlandse grens, meer bepaald het deel van de Zwinbosjes dat ten noorden gelegen is van de centrale “Atlantikwall” – betonbaan en de zeereepduinen vóór het Zwin.

Ook voor de begroting 2000 zal een bedrag van 50 miljoen frank worden opgenomen in het fysisch programma voor de verwerving van zeewerende duinen. De verwerving van deze duinen, welke nog in private handen zijn, is evenwel een omslachtige en tijdrovende procedure. In overleg met de afdeling Natuur van Aminoal wordt door AWZ prioriteit gegeven aan het verwerven van het duingebied oost van het militaire kamp te Lombardsijde en het gebied Sint-Laureins-Noord. De administratieve procedure is nu hiervoor lopende.

De heer Jan Loones vraagt duidelijkheid over een baanbrekend project in het Westhoekreservaat dat de oude “Atlantikwall” zou doorbreken. Het zou de bedoeling zijn om een slufteer te creëren : een soort van zeebed in de duinen via de aanleg van een “klein Zwin” aan de Westkust.

De minister antwoordt dat teneinde de biodiversiteit te verhogen en een meer natuurlijke kustdynamiek ter hoogte van de duinengordel te De Panne in de mate van het mogelijke, te herstellen, in de aanleg voorzien wordt van een zogenaamde “slufteer”. Dit is een achter de zeereep gelegen laagte in de duinen die langs een opening in de zeewering door de zee enkele malen per jaar kan overstroomd worden. Hiertoe zal op twee plaatsen de betonnen duinvoetbescherming, welke in de jaren zeventig en tachtig ter hoogte van het natuurreservaat De Westhoek werd aangelegd om de duinen tegen erosie te beschermen, worden verwijderd zodat in de duinengordel twee openingen ontstaan van 15 en 20 meter waardoor de zee kan doordringen. Vermits de duinengordel aldaar zeer breed is en in de nodige versterkingen van het achterliggende duinmassief worden voorzien, is er geen enkel gevaar voor overstrooming. Om de continuïteit voor

de wandelaars te waarborgen, worden twee houten brugjes voorzien.

De bedoeling van het aanleggen van een dergelijke slufteer is in principe tweeledig :

1. het herstellen van een meer natuurlijke kustdynamiek waarbij de zee op sommige plaatsen kan doordringen in het land ;
2. het verhogen van de biodiversiteit in het gebied.

Door het binnendringende zeewater wordt een biotoop gevormd voor specifieke en bijzondere fauna en flora. Wat de stand van het dossier betreft, deelt de minister mee dat de door de afdeling Waterwegen Kust van AWZ in nauw overleg met de afdeling Natuur van Aminoal uitgevoerde studie voor een slufteer voltooid is. Dit natuurproject met een toch zeer bijzondere ecologische waarde was reeds aanvaard door de Europese commissie voor subsidie in het kader van het EU-terra-programma voor integraal kustzonebeheer. In laatste instantie beslisten de specialisten inzake het uitvoeren van MER's evenwel dat voor de aanleg van deze slufteer ook een MER noodzakelijk was, gelet op de potentiële impact welke de uitvoering van dit project zou hebben op de plaatselijke waterhuishouding van het gebied. De opdracht voor het uitvoeren van de MER werd aanbesteed in augustus van dit jaar en gerekend wordt met een uitvoeringstermijn van ca. 1 jaar. De aanbesteding van het eigenlijke project kan hierdoor derhalve ten vroegste in het najaar 2000 plaatsvinden. De kostprijs voor het aanleggen van de slufteer wordt geraamd op ongeveer 30 miljoen frank. Vermits het hier een ecologisch zeer waardevol project betreft, is het de bedoeling dit project op te nemen in het fysisch programma 2000 zodat volgend jaar kan overgegaan worden tot aanbesteding en uitvoering.

II. Tweede vragenronde, antwoord van de minister en repliek van de leden

Er ontploft zich een discussie over de mate waarin het indicatief driejarenprogramma, dat door de minister tijdens de bespreking ter beschikking werd gesteld, aan de leden van de commissie en dat als bijlage II, bij dit verslag wordt gevoegd, betrokken wordt bij deze begrotingsbesprekingen.

Na discussie is er een consensus in de commissie dat de algemene toetsing van het indicatief programma (het fysisch programma) kan gebeuren aan de objectieveerbare behoeftenanalyse, maar

niet noodzakelijk moet gekoppeld worden aan de begrotingsbesprekingen.

1. Vragen van de heer Jacky Maes

De heer Jacky Maes wenst een aantal vragen te stellen i.v.m. programma 63.10 en meer specifiek over de uitbouw van een voet- en fietspadennetwerk. Dit lid pleit ervoor om naast verkeersveiligheid en mobiliteit voor fietspaden rekening te houden met een derde dimensie, met name het economisch belang van fietspaden in het toeristisch programma. Voor West-Vlaanderen pleit hij voor het instellen van een “fietskampstructuur” in het fietsnet. Illustratief heeft het lid het over het fietsverkeer aan de kust langs de Koninklijke Baan waar eigenlijk geen fietsverkeer zou mogen toegelaten worden. De heer Jacky Maes toont zich voorstander van een structuur zoals die in Nederland in voege is waar men fietspaden vindt die op een afstand tussen de 25 en de 10 km parallel met de kustlijn lopen. Deze fietspaden kunnen dan via een fietskampstructuur via de kernen een toewijzing krijgen naar de verschillende kustgemeenten. Dat komt zowel de verkeersveiligheid als het toerisme ten goede.

De heer Jacky Maes pleit voor een verdere overheveling van gewestwegen naar de gemeente. Een evolutie die aan de kust momenteel plaatsvindt maar wel moet gepaard gaan met een enveloppefinanciering.

Hetzelfde lid heeft het eveneens over de ondertunneling van de Koninklijke Kustbaan. Deze tunnels werden 40 jaar geleden aangelegd maar worden niet meer echt gebruikt, ook al omdat ze ouderwets en onaantrekkelijk zijn en een onveiligheidsgevoel aanwakkeren. Het lid vraagt hiervoor speciale aandacht omdat dit de verkeersveiligheid zou ten goede komen.

M.b.t. het programma 63.20 “Gemeenschappelijk Vervoer” spreekt de heer Jacky Maes zijn tevredenheid uit over de aangekondigde initiatieven. Het lid benadrukt dat de Kusttram een meerwaarde heeft op alle vlakken. Het lid spreekt zijn bekommernis uit over de veiligheid van deze Kusttram, die weliswaar deels een eigen bedding heeft maar langs de Koninklijke Baan vele verkeersslachtoffers maakt. Hij vraagt om te voorzien in automatische sluitbomen.

M.b.t. het aspect “strandvisserij” opteert de heer Jacky Maes die de desiderata van de kustgemeen-

ten vertolkt, voor een duidelijk éénvormig reglement. De administratie zou blijkbaar de intentie hebben de strandvisserij af te schaffen. Hij betreurt dat ten eerste ook al omdat de strandvisserij een economische functie heeft.

M.b.t. de waterkering en het beheer ervan, vraagt de heer Jacky Maes wat de stand van zaken is betreffende het dossier van de zeekering in Oostende. Vorige week werden er ongeveer een tachtigtal vrachtwagens zand op het strand aangevoerd. Het lid pleit voor structurele maatregelen.

M.b.t. het loodswezen vraagt de heer Jacky Maes of het de bedoeling is middels een verzameldecreet een DAB Loodswezen op te richten. Kan de minister duidelijkheid verschaffen over de kostprijs van het beloodsen ten opzichte van het totale prijskaartje van de aanloopkosten van de schepen die op Antwerpen varen? Bestaan er plannen om een “nieuw betonningsvaartuig” op te zetten?

2. Vragen van de heer Carl Decaluwe

De heer Carl Decaluwe herhaalt zijn vraag i.v.m. het begrotingsprogramma “regionale luchthavens” waarvoor de minister 630 miljoen frank meer zou uittrekken. Hij baseert zich op een persartikel in het *Gazet van Antwerpen* (4 november 1999). Blijkbaar heeft de minister de betalings- en vastleggingskredieten opgeteld. Het lid herhaalt zijn opmerking dat er serieuze verschillen bestaan tussen de cijfers in de toelichting en de cijfers in de begrotingstabellen. Hij kreeg daarvan graag een overzicht.

Wat het dossier “structureel onderhoud” betreft, vraagt de heer Carl Decaluwe naar het exact daar toe uitgetrokken bedrag in deze begroting.

I.v.m. het gebruik van rotondes verklaart hij dat het een feit is dat door het gebruik van rotondes de verkeersonveiligheid voor fietsers toeneemt. Terzake verwijst hij illustratief naar de N36 Harelbeke – Hulste waar de administratie systematisch geen antwoord geeft.

Hetzelfde lid stelt vast dat de minister permanent verwijst naar het “terugverdieneffect” door het aantal verhoogde reizigers. Maar hij moet vaststellen bij analyse van de begroting van De Lijn dat daar helemaal geen sprake van is. Integendeel, de kloof wordt almaar groter. De heer Carl Decaluwe wenst in verband met het gratis openbaar vervoer de effecten te kennen inzake het gebruik. Hij wenst

daarvoor cijfers en een evaluatie. Dat moet in zijn visie één van de belangrijkste doelstellingen van het mobiliteitsbeleid worden. Het lid vraagt zich trouwens af wie in de toekomst nog moet betalen voor openbaar vervoer.

Hij wenst ook informatie omtrent de problematiek van het Brusselse voorstadsnet. Daarover vindt hij niets terug in deze begroting. Nochtans meent het lid te weten dat er daarover een principiële overeenkomst bestaat tussen de federale overheid en de drie gewesten. Hij vraagt naar de stand van zaken.

De heer Carl Decaluwe vindt het uiterst belangrijk te vernemen op basis van welke criteria de gemeenten geselecteerd worden die in aanmerking komen voor mobiliteitsconvenants. Op welke basis heeft men de eerste gemeenten de kans gegeven een mobiliteitsconvenant op te starten. De stelling van de CVP-fractie is dat dit criterium intrinsiek niets te maken heeft met de vraag waar de mobiliteitsproblemen het grootst zijn. Als men systematisch voortbouwt op de stelling dat wie eerst was, eerst krijgt, kan men zich daar vragen over stellen. Het criterium moet zijn te onderzoeken waar de mobiliteitsproblemen het grootst zijn en van daar uit te vertrekken.

De heer Carl Decaluwe vraagt naar de globale impact van de investeringen. Hij heeft de indruk dat door de bijkomende budgettaire ruimte vooral meer gaat naar sociale toelagen en niet naar nieuwe bijkomende investeringen. Hij wenst concreet de toegevoegde waarde voor de Vlaamse economie te kennen.

Hetzelfde lid wenst van de begrotingsbesprekingen gebruik te maken om de specifieke problematiek van het personeel van de administratie van de Vlaamse Gemeenschap departement LIN aan te kaarten. Hij verklaart dat de leeftijdspiramide van de administratie Wegen en Verkeer volledig omgekeerd is in vergelijking met de leeftijdspiramide van de globale administratie van de Vlaamse Gemeenschap. Men zit met een vrij oud personeelsbestand, in die mate zelfs, dat als er binnen een periode van vijf jaar niets gebeurt, men met zeer grote problemen zal geconfronteerd worden. Hij verwijst naar een nota "Het wegendistrict, de basis voor een goedwerkende administratie wegen en verkeer" die de vorige Vlaamse regering goedgekeurd heeft. Men zoekt daarin naar een nieuw totaalproces, zich baserend op de prestatiebegroting,... De essentie is wel dat de Wegenadministratie op vlak van leeftijdspiramide een buitenbeentje is. Men wordt enerzijds geconfronteerd met een aantal nieuwe

taken voor de administratie, anderzijds met een personeelsbestand van ingenieurs dat de leeftijd van 50 jaar reeds vlot overschreden heeft. Het lid vreest dat als er eerlang een uitstapregeling komt, men geconfronteerd wordt met het gegeven dat een vijftigtal ingenieurs dienen te worden vervangen, terwijl er juist in die sector een tekort op de arbeidsmarkt is. Daardoor zou ook de continuïteit van de werking van de administratie in het gedrang komen. De heer Carl Decaluwe signaleert dat er ook een tekort is aan wegentoezichters, wat maakt dat er onvoldoende controle op de aannemers is en dat dit aanleiding geeft tot problemen. De ervaring leert immers dat als er geen controle is, 400 tot 800 miljoen frank (5 tot 10 %) van de middelen niet effectief besteed worden.

De heer Carl Decaluwe wenst ook de problematiek van het *onderhoud van het patrimonium* aan te kaarten tijdens deze begrotingsbesprekingen. Hij verwijst naar de toelichting bij de begroting en de discussies die daaromtrent reeds tijdens de vorige legislatuur werden gevoerd. Het is niet de eerste keer dat wordt gesteld dat uit onderzoek blijkt dat er een onderhoudsachterstand van het wegnnet en bruggen is. Er loopt fundamenteel iets mank omdat wat m.b.t. het doelmatig onderhoud van het bestaande wegnnet geformuleerd wordt in de toelichting verbloemd de realiteit weergeeft. Het lid citeert verder uit de toelichting (pag. 1003) waar de minister zelf verklaart dat om voor het onderhoud van het wegnnet een constant beleid te kunnen voeren, een stijging van 136 miljoen frank nodig is. Terwijl er slechts een verhoging van 91 miljoen frank werd weerhouden. Hij benadrukt dat het parlement verschillende malen unaniem heeft gesteld dat er geen constant beleid moet gevoerd worden op vlak van gewoon onderhoud, maar een inhaalbeweging.

Wat het structureel onderhoud betreft, citeert hetzelfde lid uit de toelichting bij de begroting (pag. 1057) waar de minister aankondigt dat hij op twee vlakken een speciale inspanning zou doen : enerzijds via de aanleg van fietspaden – wat zich inderdaad vertaalt in de begroting – en anderzijds op vlak van structureel onderhoud. Hij wenst te vernemen over welk bedrag men dan spreekt en waar dit in de begroting terug te vinden is. Uit de lectuur van recente nota's van de administratie van de minister over rationeel onderhoud van de wegen in Vlaanderen blijkt dat ofwel moet gekozen worden voor het behoud van het hoge kwaliteitsniveau van het wegnnet – wat omwille van de hoge kost niet houdbaar is – maar de andere optie met name een wegnnet met té lage kwaliteitsniveau, brengt teveel kosten met zich mee voor de weggebruiker.

Het algemeen besluit van de administratie is dat quasi 10% van de autosnelwegen, 16 % van de belangrijke gewestwegen en 18% van de secundaire wegen wordt geklasseerd in de rubriek slecht tot zeer slecht, die niet meer voldoen aan de criteria veiligheid en rijcomfort. De heer Carl Decaluwé herhaalt dat het parlement unaniem heeft gesteld dat er een inhaalbeweging op vlak van het gewoon en structureel onderhoud moet plaatsgrijpen. Daar is de laatste jaren geen sprake van, integendeel zelfs. In de periode 1991-92 was de totale onderhoudsbehoefte 17,8 miljard frank. Dat bedrag is ondertussen in 1997-98 opgelopen tot een som van 20,6 miljard frank. De vraag stelt zich hoeveel middelen men nodig heeft om deze inhaalbeweging te organiseren. Er wordt in de nota van de administratie gewag gemaakt van simulaties om deze inhaalbeweging te realiseren. Met een bedrag van 3 miljard frank, zelfs 3,5 miljard frank op jaarbasis, kan men deze doelstellingen niet realiseren. Met een enveloppe van 4 miljard frank jaarlijks voor structureel onderhoud, zou het nog 38 jaar duren om de middellange termijn doelstellingen te halen en zelfs 55 jaar voor de langetermijn doelstellingen. Met een som van 5,5 miljard frank jaarlijks duurt het zeker 6 jaar om de middellange termijn doelstellingen te realiseren. Het lid wijst de minister op zijn politieke verantwoordelijkheid in dit dossier. Hij wijst op dringende onderhoudswerken die moeten gebeuren aan bruggen en wegen. Hij dringt aan dat de minister zou luisteren naar zijn administratie om de nodige middelen uit te trekken voor onderhoud. Hij wenst daarover duidelijkheid en een grondige discussie.

3. Vragen van de heer Jean Geraerts

De heer Jean Geraerts stelt voor dat de minister meer middelen zou uittrekken om te onderzoeken of men via steenkoolvergassing niet veel alternatieve energie zou kunnen opwekken.

De heer Jean Geraerts heeft de indruk dat het dossier van de “missing links” voor vele lokale overheden een sinterklaasgeschenk is. Hij is van oordeel dat de missing links niet zozeer op het autoverkeer moeten gericht zijn, maar vooral moeten gaan naar de verbinding tussen het wegverkeer en de andere vervoersvormen, zodat men een soepele overgang kan maken van de ene naar de andere vervoersmogelijkheid. Hij vindt ook dat men vooral ook rekening moet houden met het gewestelijk expresnet (GEN).

Principieel is hij het eens met het fietspadenbeleid. Ter illustratie verwijst hij naar een voorbeeld in Bilzen waaruit blijkt dat dit beleid niet altijd lokaal vertaald wordt. De Belbus vindt het lid een vrij goede oplossing maar uiteindelijk is dit toch niet het vervoermiddel dat de mensen vragen omdat het de bereikbaarheid tussen de dorpen onderling niet stimuleert. Hij pleit voor lusverbindingen waardoor de mobiliteit wordt vergroot.

De heer Jean Geraerts merkt op dat op vlak van de scheepvaart er een onderbezetting aan personeel is ten belope van 10%. Hij pleit voor extra middelen op vlak van onderhoud om te vermijden dat men problemen krijgt op het Albertkanaal.

4. Vragen van de heer André Denys

De heer André Denys heeft begrepen dat het grote mobiliteitsdebat zal gevoerd worden naar aanleiding van de indiening van het aangekondigde mobiliteitsplan. Zijn analyse van de begroting vertrekt dan ook vanuit de tekst van het regeerakkoord. Hij onderstreept dat de VLD een bijzondere aandacht wenst te geven aan de mobiliteitsproblematiek. De voorliggende begroting biedt een mix aan maatregelen. Het regeerakkoord wenst een tweesporenbeleid te realiseren. Enerzijds maatregelen die alternatieven zoeken voor het toenemend auto- en wegverkeer, anderzijds maatregelen die de huidige verkeersstromen beter willen beheersen.

Zijn fractie is van oordeel dat er een scheeftrekking plaatsgrijpt. Concreet trekt de minister in zijn begroting 2 miljard frank aan extra middelen uit om te werken aan alternatieven, terwijl het lid op vlak van het andere spoor – infrastructuurwerken – nauwelijks een stijging waarneemt in het budget. De VLD is nochtans van oordeel dat beide componenten van het beleid samen moeten gerealiseerd worden. Concreet stelt hij vast dat er op vlak van “gemeenschappelijk vervoer” een onevenwicht vast voor wat De Lijn betreft tussen de geplande investeringen en de exploitatiekost. Het accent ligt eerder op het tarievenbeleid dan op het investeringsproblematiek. Voor de jaarlijkse exploitatiekost van De Lijn en dotatie is er een stijging van 1,5 miljard frank, terwijl de investeringen die stijging niet kennen. De investeringen in het aanbod van het openbaar vervoer zijn voor de VLD-fractie minstens zo belangrijk als het tarievenbeleid. Hij dringt aan dat de minister in zijn mobiliteitsplan meer aandacht besteedt aan dat evenwicht van het regeerakkoord.

De heer André Denys is van oordeel dat er inzake het gevoerde tarievenbeleid een tegenstrijdigheid is tussen het regeerakkoord en de concrete uitvoering. Het regeerakkoord heeft het over het uniform maken van de tarieven terwijl de minister in zijn beleid een doelgroepenbeleid nastreeft. Het lid vraagt zich af of dit de juiste aanpak is waarbij bepaalde doelgroepen gratis openbaar vervoer krijgen aangeboden.

Wat de investeringsstrategie betreft ziet de heer André Denys in deze paarsgroene coalitie een combinatie van een beleid van herverdeling – in de sociale departementen – en een investeringsbeleid in de economisch ondersteunende departementen. Hij is van oordeel dat in het departement openbare werken een groeistrategie moet gevoerd worden. De kernvraag moet zijn hoe men uitgaven doet die gericht zijn op deze investeringsstrategie. Hij heeft de indruk dat de minister met zijn tarievenbeleid eerder een politiek van herverdeling voert, die volgens het lid eerder thuishoort in andere departementen. De ondertoon van het beleid moet zijn hoe men strategisch investeert in een groei die naast welvaart ook welzijn oplevert.

De heer André Denys merkt ook op dat *De Lijn* er niet in slaagt een ernstige kostprijsberekening te maken. Hij verwijst terzake ook naar de fundamentele opmerkingen van het Rekenhof. Hij maakt een vergelijking met het dossier van de openbare omroep die voor de verzelfstandiging er ook nooit in slaagde een kostenanalyse te maken. Thans is de VRT wel in staat een ernstige en transparante kostprijsberekening voor te leggen. Hij pleit ervoor dat *De Lijn* ook die weg inslaat, ook al omdat een ernstig mobiliteitsdebat vergt dat er basisgegevens over de kostprijs beschikbaar zijn. De heer André Denys heeft de indruk dat de minister téveel beschermheer van *De Lijn* is en een beetje de oude socialistische reflexen laat spelen om het monopolie van *De Lijn* te verstevigen. Hij dacht dat de minister een overtuigd “Blairist” was en in die optiek ook een uitbesteding genegen was. Hij verwijst naar het beleid van Labourregering in Engeland en merkt bij de minister een terughoudendheid. De heer André Denys benadrukt dat hijzelf een fervent aanhanger is van een beweging die tegelijkertijd de privatisering bepleit van het gemeenschappelijk vervoer indien dit gepaard gaat met een demonopolisering van de sector. Het regeerakkoord pleit voor dergelijk beleid. Het lid vernam graag op welke wijze dit aspect van het regeerakkoord, met name “gemeenschappelijk vervoer met meer marktwerking (met alle sociale correcties)” wordt onderzocht en uitgevoerd.

De heer André Denys stelt vast dat inzake fietspaden er twee verschillende concepten in voege zijn. In Limburg bestaat er een fietsnetwerk dat vooral “het recreatief fietsen” promoot en dat verschillend is van een netwerk dat afgestemd is op de “woon-werk en woon-schoolsituatie” zoals dat onder meer in Oost-Vlaanderen functioneert. Het lid is van oordeel dat er keuzes moeten gemaakt worden die gedragen worden door een duidelijke visie. Kiest de regering voor een bepaald concept of staat zij een mix voor ?

M.b.t. de rotondes verwijst de heer André Denys naar een goedgekeurde resolutie waarbij wordt gepleit rotondes aantrekkelijker te maken met kunstwerken. Het lid vraagt naar een stand van zaken en de visie van de minister hierover.

Tenslotte vestigt de heer André Denys de aandacht van de minister op de staat van de rechtgetrokken oevers van de Leie tussen Kortrijk en Deinze. Hij verduidelijkt dat de jaagpaden naast deze oevers dreigen weggespoeld te worden. Er moet dringend iets gedaan worden tegen deze afkalving.

5. Bijkomende interventie van de heer Carl Decaluwe

De heer Carl Decaluwe merkt op dat hij verschillende geluiden hoort binnen de meerderheidsfracties. Hij onderschrijft de analyse van de heer André Denys dat er meer evenwicht moet zijn in het groeiproces in de globale begroting. Maar de heer Carl Decaluwe vindt deze analyse té braaf. Hij wenst zeker voor het beleid van *De Lijn*, de minister te vergelijken met Mao, die ook de strakke centrale planeconomie predikte. Meer en meer middelen worden immers buiten het beheerscontract met *De Lijn* gehouden en de minister wikt en weegt waar deze middelen ingezet worden. Hij verwijst naar de criteria voor de mobiliteitsconvenants. *De Lijn* moet inderdaad het uitgestippelde beleid uitvoeren maar dit lid pleit voor een verdergaande responsabilisering van *De Lijn*. Illustratief in dat verband is het dossier van het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers. De minister neemt in het kader van de beheersovereenkomst de principiële beslissing, maar het is de beleidscel van *De Lijn* die zelf bepaalt waar men eerst start in functie van de behoeften. Dat is pas responsabilisering. Hij is gekant tegen de gevoerde politiek waarbij nieuwe basisallocaties buiten de beheersovereenkomst worden gecreëerd en waarover de minister dan autonoom beschikt. Ook voor de heer Carl Decaluwe wordt er een verkeerde politiek gevoerd : de minis-

ter gedraagt zich als een minister van sociale zaken die constant kortingen verleent in steden, maar niet kijkt naar de reële behoeften. Hij stelt zich ernstige vragen omtrent de globale beleidsvisie van de minister. Hetzelfde lid benadrukt dat men eerst prioritaire inspanningen moet leveren aan de aanbodzijde van het openbaar vervoer maar dat gebeurt helemaal niet in het huidige beleid. Hij is het dus voor het grootste gedeelte eens met het discours van de heer André Denys maar niet met de privatisering van De Lijn en de voorbeeldfunctie van Engeland waar de privatisering op de rug van de werknemer gebeurde.

De heer André Denys repliceert dat hij voorstander is van de privatisering naar Deens model.

Hij verklaart dat de grote trendbreuk met deze nieuwe coalitie juist is dat iedere fractie zijn eigen mening mag vertolken

6. Vragen van de heer Ludwig Caluwé

De heer Ludwig Caluwé wenst een aantal punctuele vragen te stellen m.b.t. de havenproblematiek. Hij herhaalt zijn opmerking dat de subsidieregeling in het kader van het Havendecreet maar eenmaal bij overgangsbepaling – in het programmadecreet – kan gehanteerd worden.

Hetzelfde lid vraagt of men de geplande timing i.v.m. het Deurganckdok in de Waaslandhaven zal kunnen handhaven. Er was afgesproken dat het eerste schip in oktober 2001 kan binnenvaren. In welke mate zal de leefbaarheidsstudie invloed hebben op de uitvoering van de werken ?

Wat de baggerwerken betreft, merkt de heer Ludwig Caluwé op dat men na jaren erin geslaagd is de Schelde behoorlijk te verdiepen. De instandhouding ervan, vergt echter een voortdurend onderhoud. De administratie en het Rekenhof ramen de kost daarvan voor het komende begrotingsjaar op 1 miljard frank, terwijl in de begroting daarvoor slechts 260 miljoen frank wordt uitgetrokken. Betekent dit dat er zullen bijkredieten worden uitgetrokken bij de budgetcontrole ?

Ook in verband met de betalingen die nog aan Nederland dienen te gebeuren, heerst er voor hetzelfde lid de grootste onduidelijkheid. Zich baserende op het verslag van het Rekenhof zou het Vlaams Gewest een aantal rekeningen van oktober, november en december dit jaar niet meer kunnen betalen. Er zou een verschil zijn van 700 miljoen frank tussen wat begroot is en wat effectief zou moeten betaald worden.

De heer Ludwig Caluwé is van oordeel dat deze betalingen, die men hoe dan ook zal moeten doen, een groot stuk van de ruimte, die er vrijkomt in de volgende jaren, zullen innemen. Ook deze spreker is dan ook van oordeel dat de investeringen op het vlak van infrastructuur in deze begroting minimaal zijn. Hij pleit voor de ontwikkeling van alternatieve vervoersmogelijkheden. Hij wenst daarover de plannen en de visie van de regering te kennen. Hierbij is urgentie gemoeid omdat deze spreker vreest dat Antwerpen vanaf 2001 door bijkomend transport nog meer in files zal verzanden.

Het lid vraagt tenslotte verduidelijking over de tweede spoorontsluiting tot de Antwerpse haven. De Vlaamse regering zou het standpunt van de vorige Vlaamse regering bevestigd hebben en zou gekozen hebben voor de optie van de lage uitvoering. Is dit de beslissing van de regering en zal Vlaanderen de meerkost Vlaanderen zelf dragen of zal men bij de federale overheid aankloppen voor een stuk bijkomende financiering ?

7. Vragen van de heer Johan Malcorps

De heer Johan Malcorps is tevreden over het omstandig antwoord van de minister op de gestelde vragen. Hij verklaart dat zijn fractie ook vragen had bij de minieme stijging van de investeringen op vlak van het aanbod van het openbaar vervoer. Het lid is van oordeel dat er voldoende evenwicht is gevonden in de begroting. Als positieve punten noemt de spreker de uitbouw van een voorstedelijk tramnet, een gericht tarievenbeleid dat het aantal gebruikers van het openbaar vervoer zal opdrijven. Belangrijk is dat er geen tariefverhoging komt bij De Lijn. De heer Johan Malcorps wil de discussie aangaan over het mobiliteitsbeleid van De Lijn en de NMBS, maar dit veronderstelt ook meer middelen.

De heer Johan Malcorps pleit ervoor dat een aantal nieuwe denkpistes op lange termijn worden uitgetoetst. Hij verwijst naar een experiment in Nederland waar auto's met intelligente snelheidsadapters worden uitgerust. Deze problematiek kwam ook ter sprake in de Commissie Mobiliteit. Hij dringt aan om dergelijke experimenten ook aan te gaan in Vlaanderen.

Hetzelfde lid verwacht ook positieve resultaten van carpooling, een maatregel die nog steeds naar effecten onderschat wordt. Hij refereert ook naar de bedrijfsvervoerplannen die volwaardig moeten geïmplementeerd worden. Hij verwijst naar de tijdens de vorige legislatuur goedgekeurde resolutie van mevrouw Sillis-Verwimp i.v.m. "Auto delen". In

het kader van de Commissie Mobiliteit bleek dat dit geen marginale maatregel is. Hij dringt aan op de uitwerking van een dergelijke maatregel.

Naar analogie met de discussie over de finaliteit van fietspaden (recreatief of in functie van woon-werkverkeer) zou ook dezelfde vraag moeten gesteld worden voor de “voetveren” en het “openbaar vervoer te water” (watertaxis, waterbussen,...). Niet uitsluitend vanuit recreatief oogpunt, maar ook als alternatief voor missing links dringt de spreker aan op creatief gebruik van deze instrumenten.

Tenslotte verwijst ook de heer Johan Malcorps naar het rapport van het Rekenhof i.v.m. de baggerwerken in de Schelde. Hij vraagt naar de stand van zaken i.v.m. een aangekondigd rapport van het Rekenhof en de Nederlandse Rekenkamer over een analyse van de meerkost.

8. Antwoorden van minister Steve Stevaert

I.v.m. het aangekondigd rapport van het Rekenhof verklaart de minister dat het ingediend werd en dat zijn administratie bezig is met het formuleren van haar bevindingen. Op de vraag van de heer Ludwig Caluwé naar timing toe, antwoordt de minister dat hij het rapport sinds 12 november in zijn bezit heeft.

Wat het “auto delen” betreft, verduidelijkt de minister dat de studie daarover afgewerkt is en dat er overleg plaatsvindt met federaal vervoersminister Durant i.v.m. de reglementering en de afstemming tussen het federale en gewestelijke niveau. Hij is het erover eens dat “auto delen” een zeer realistisch project is.

Wat het dossier carpooling betreft, verklaart de minister dat gericht op de bedrijven de Vlaamse carpoolingdatabank wordt gepromoot, waarop men bovendien gratis kan aansluiten.

Over de snelheidsadapters durft de minister geen uitspraken doen, maar hij zal wel het kenniscentrum aanporren om daar op in te spelen.

Wat de piste van de voetveren betreft, stelt de minister dat inderdaad binnen de administratie dat idee leeft, maar dat men de beperktheid van dit instrument moet inzien.

I.v.m. de terugbetalingen aan Nederland van de investeringsuitgaven van de Westerschelde en het

zeekanaal Gent-Terneuzen was er op het ogenblik van de opstelling van de begroting nog een aanzienlijk overschot te verwachten van het krediet dat van 1999 naar 2000 wordt overgedragen. Ter gelegenheid van de begrotingscontrole zal men dit dossier herbekijken als er een beter inzicht is op de vorderingsstaten die door Nederland ingediend zijn.

Wat de opmerking betreft i.v.m. de beheersovereenkomst van de NMBS, verklaart de minister dat er een vrij uitvoerige brief ging naar voogdijminister Durant. Hij vindt het een goede zaak dat de gewesten door de federale overheid bij het spoorwegaanbeleid worden betrokken. Hij hoopt dat ook met de opmerkingen van de Vlaamse overheid rekening wordt gehouden.

Op de vraag van de heer Ludwig Caluwé of die opmerkingen ook inhouden dat de Vlaamse overheid zal aandringen het gewestelijk expresnet (GEN) in de 60N- 40F-verhouding te steken en niet zoals aangekondigd daarbuiten houden ?

De minister repliceert dat dit een ander debat is. We moeten wel het GEN deblokkeren, dat is de allerhoogste prioriteit. De voornaamste bekommernis van de minister is dat men correct vertegenwoordigd is in de beheersorganen van de NMBS. De heer Ludwig Caluwé is van oordeel dat als men het GEN niet in de 60-40-pot steekt, men de tweede spoorontsluiting zelf moet betalen. De minister repliceert dat men niet daarop mag vooruitlopen. Hij probeert vooral het GEN te realiseren.

M.b.t. de keuze voor de lage uitvoering stelt de minister dat hij daar niet tegen gekant is, maar dit komt aan de regering toe. De minister bevestigt dat er hieromtrent geen beslissing door de regering werd genomen.

Wat de baggerwerken betreft, verklaart de minister dat het genoemde bedrag van 1 miljard frank correct is. De regering heeft zich daarover beraden en de nodige voorzieningen zijn getroffen om dit bij de budgetcontrole op te vangen.

De heer Ludwig Caluwé repliceert dat deze antwoorden van de minister impliceren dat er bij de budgetcontrole bijkredieten gevraagd worden én voor de baggerwerken én voor de betalingen aan Nederland.

Wat de timing van het Deurganckdok betreft, verklaart de minister dat het de bedoeling is de afgesproken timing te halen. Er werd een werkgroep o.l.v. de secretaris-generaal opgestart. Het is de be-

doeling dat de modal split hier gerealiseerd wordt. De minister bevestigt ook dat de leefbaarheidsstudie geen weerslag heeft op de werken van het Deurganckdok.

De minister kant zich tegen het negatief beeld dat verspreid wordt over de staat van de wegen. Hij benadrukt dat de Vlaamse overheid een Europese prijs heeft gekregen voor de staat van onderhoud van zijn infrastructuur. De heer Carl Decaluwe herhaalt dat de administratie zwart op wit stelt dat Vlaanderen onder het Europese gemiddelde scoort. Hij herhaalt dat 1/5 van het wegennet in zeer slechte staat is. Misschien moet er voor de provincie Limburg een uitzondering worden gemaakt. Dit gegeven kan volgens het lid verklaard worden omwille van het feit dat de laatste ministers van openbare werken Limburgers waren.

De minister kant zich tegen het beeld dat hier wordt geschetst met name dat Antwerpen gaat verzanden.

Wat de bedragen voor onderhoud betreft, verklaart de minister dat het genoemd bedrag van 91 miljoen frank opgetrokken werd tot 148,1 miljoen frank.

I.v.m. de kunstwerken op de rotondes heeft de minister gemengde gevoelens. Het is enerzijds een mooie kans om lokale kunstenaars een kans te geven, anderzijds mag dit geen aanleiding geven tot lineaire maatregelen. Mevrouw Wivina De-meester – De Meyer doet de suggestie de verfraaiing van de rotondes voor te leggen aan de Vlaamse bouwmeester. De minister engageert zich om deze suggestie mee te nemen.

I.v.m. de fietspaden, hamert de minister op de meervoudige functie en doelstelling van fietspaden. Eén van de doelstellingen kan inderdaad zijn mee te helpen aan de oplossing van mobiliteitsproblemen. Fietspaden zijn belangrijk, zeker in het licht van de vaststelling dat 50% van de verplaatsingen in Vlaanderen zich situeren rond de 5 km. Recreatief fietsen kan ook leiden tot woon-werk-verkeer-fietsen. In Limburg zit men met de specifieke situatie dat de provincie veelal eigenaar is en veel geïnvesteerd heeft in de aanleg van fietspaden. De provincies werden aangespoord om op dat vlak initiatieven te ontwikkelen. Maar het beeld is erg verschillend. Het feit dat de wegeninfrastructuur beter oogt en ogenschijnlijk beter onderhouden is, vindt zijn oorzaak in het gegeven dat deze infrastructuur veel recenter is dan elders.

De heer André Denys pleit voor het ontwikkelen van een visie omtrent de verschillende projecten.

Het voorbeeld van Gent waar een fietsambtenaar is, verdient navolging. De minister vindt dat een terecht opmerking en is van oordeel dat dergelijke zaken via het convenantensysteem best kunnen ontwikkeld worden.

Wat de vraag van de heer Jacky Maes betreft i.v.m. het afstoten van gewestwegen naar de gemeenten, verklaart de minister dat hij niet de minister van zoveel mogelijk maar wel zo goed mogelijke wegen wil zijn. Men mag de wegen echter niet overhevelen omwille van financiële redenen. Een overheveling moet, als de weg niet uitgerust is, gepaard gaan met een overdracht van financiële middelen.

I.v.m. de opmerkingen van de heer Carl Decaluwe m.b.t. de omgekeerde leeftijds piramide van de administratie, verklaart de minister dat dit ook zijn bekommernis is. Er moet onderzocht worden wie wat in de toekomst gaat doen. Het probleem van het tekort op de arbeidsmarkt stelt zich wel scherp in deze sector. De heer Carl Decaluwe vraagt op welke wijze men zeer snel ingenieurs en wegenwachters zal aanwerven. Hij beweert dat men door een snelle aanwerving van een twintigtal nieuwe krachten enorm kostenbesparend kan zijn. Hij vraagt welke concrete maatregelen de minister zal voorstellen. De minister repliceert dat er spoedig 15 wegenwachters worden aangeworven. Hij ontkent dat hij bepaalde kerntaken van de overheid wil afstoten.

I.v.m. de problematiek van de jaagpaden aan de Leie-oeveren engageert de minister zich deze zaak verder te laten onderzoeken door zijn administratie.

M.b.t. de algemene opmerkingen van de heer André Denys omtrent het evenwicht in de begroting tussen het tweesporenbeleid van het regeerakkoord met name de samenhang tussen de investeringen en de andere maatregelen, verwijst de minister naar zijn antwoord op de vragen van de eerste ronde. De minister beweert dat er wel een zeer grote samenhang is : er wordt wel geïnvesteerd in het aanbod van het vervoer. De minister verklaart dat er in de toekomst nog meer middelen naar toe zullen gaan. Op vlak van het tarievenbeleid benadrukt hij dat er heel wat misvattingen leven. De minister verdedigt zijn doelgroepenbeleid en meer specifiek het aanbod naar de 65-plussers. Het de eerste keer in Vlaanderen dat de tarieven dalen. De minister gaat er vanuit dat er wel terugverdien-effecten zijn. De minister maakt zich sterk dat als de prijzen met 5% dalen, er een forse stijging van ontvangsten zou kunnen zijn. I.v.m. de aangehaalde discussie omtrent marktwerking, privatisering en li-

beralisering verklaart de minister dat hij gekant is tegen een privatisering maar wel een voorstander is van een liberalisering. De minister zijn uitgangspunt is dat wie het best georganiseerd en uitgerust is, de opdracht moet uitvoeren. De minister is akkoord dat wat de kostprijsberekening betreft, er transparantie moet zijn. Hij stelt dat nu in het kader van de beheersovereenkomst dit daadwerkelijk moet afgedwongen worden. Dan kan het debat over de concurrentie aangegaan worden, waarbij ook de randvoorwaarden moeten geformuleerd worden. Deze randvoorwaarden betreffen de arbeidsvoorwaarden om te vermijden dat er kwaliteitsverlies optreedt.

De minister is het niet eens met de stelling van de heer Carl Decaluwe dat rotondes de verkeersonveiligheid in de hand werken. De minister benadrukt dat rotondes integendeel de veiligheid in het algemeen – ook voor de fietsers – drastisch verhogen. De minister verduidelijkt dat hij inzake verkeersveiligheid in de lijn van het regeerakkoord opteert voor een objectieve behoeftenplanning in een vijfjarenprogramma. Deze planning zal voor advies aan de Inspectie van Financiën worden voorgelegd. De minister verklaart dat er duidelijk wel een evenwicht terug te vinden is in zijn begroting tussen investeringen en andere maatregelen. Voor basismobiliteit wordt een bedrag van 350 miljoen frank uitgetrokken, voor convenants 200 miljoen frank. Als men alle investeringen optelt, krijgt men een extrabudget van 1,6 miljard frank.

I.v.m. de opmerking van de heer Carl Decaluwé m.b.t. de kredieten voor regionale luchthavens, verklaart de minister dat de opmerking terecht is: het betrof een samentelling van kredieten maar dat werd rechtgezet.

De minister stelt dat er een misvatting heerst rond de kredieten van het structureel onderhoud. Hij verklaart dat er wel een stijging van deze kredieten is.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat hij het eens is met de rechtzetting die de minister signaleert m.b.t. het gewoon onderhoud. Het gaat hem thans over het structureel onderhoud, wat uitgetrokken is in het VIF. Het lid verwijst naar de debatten daarover tijdens de vorige legislatuur. Hij herhaalt zijn vraag naar duidelijkheid over de bedragen die uitgetrokken worden om de inhaalbeweging op vlak van het structureel onderhoud te realiseren. De minister verwijst naar het genoemde bedrag van 148,1 miljoen frank en het vorige bedrag 2,986 miljard frank. Samen gaat het dus over een bedrag van 3.104,3 miljoen frank. De minister verklaart

dat de inhaalbeweging dus bezig is. De heer Carl Decaluwe stelt dat de minister het gewoon en het structureel onderhoud verwacht. De minister verklaart dat er vorig begrotingsjaar een bedrag van 2.986,2 miljoen frank uitgetrokken was voor structureel onderhoud. Dit bedrag is thans opgetrokken tot 3.104,3 miljoen frank. De heer Carl Decaluwe stelt dat dit impliceert dat aan de unanieme vraag van het parlement om een inhaalbeweging te realiseren, totaal niet is ingegaan. Hij citeert uit de nota van de administratie LIN waarin wordt gesteld dat bij een jaarlijks bedrag van 3 miljard frank de toestand van het wegennet langzaam achteruitgaat en de middellange en lange termijn doelstellingen nooit zullen bereikt worden. Het verwondert hetzelfde lid dat de Vlaamse regering de inhaalbeweging niet verderzet. De veiligheid van bepaalde bruggen en wegen is nu al niet verzekerd. Hij vindt het een zeer fundamenteel probleem dat de regering bij een begrotingsopmaak aan deze elementen voorbijgaat. De heer Carl Decaluwé beschouwt deze beleidskeuze als een vorm van debudgettering. De vorige Vlaamse regering werd juist op dat punt opgejaagd door de VLD. Nu de VLD in de regering zit, gebeurt er niets. Hij verwijt de minister enkel oog te hebben voor populaire maatregelen. Hij waarschuwt voor mogelijke ongelukken en drama's die zich kunnen voordoen. De minister repliceert dat hij de laatste is die beweert dat er geen inhaalbeweging nodig is. Hij herhaalt dat er naast de 148 miljoen op de begroting van het VIF meer dan 3 miljard frank wordt uitgetrokken. Hij neemt het niet dat hem verweten wordt zijn verantwoordelijkheid te ontlopen. Hij zal niet aarzelen belangrijke infrastructuurwerken op het vlak van onderhoud te ondernemen. Hij benadrukt dat er wel een inhaaloperatie bezig is. Bovendien stipt de minister aan dat de projecten convenantgebonden zijn en dat dergelijke formule ook onderhoud met zich meebrengt dat niet te vergelijken is met het klassieke onderhoud.

De heer Carl Decaluwe blijft bij zijn stelling dat er in de concrete cijfers totaal geen sprake is van een inhaalbeweging. Hij beargumenteert die stelling door te verwijzen naar de toelichting bij de begrotingen van de laatste drie jaren waar de minister telkens schrijft dat hij onvoldoende middelen heeft voor het herstel van bruggen en wegen. Bovendien benadrukt het lid dat ook voor de autosnelwegen die niet convenantgebonden zijn, geen inspanningen worden gedaan. 16% van deze autosnelwegen zijn trouwens in zeer slechte staat. De heer Carl Decaluwe besluit dat men onder het beleid van de socialistische ministers sedert 1995 systematisch achteruitboert inzake de staat van de wegen.

Mevrouw Wivina Demeester – De Meyer stelt voor dat de minister en zijn administratie in deze commissie een duidelijk beeld schetsen over de situatie van de staat van de wegen, de verwachtingen van de administratie en een duidelijk plan voor de toekomst om de inhaalbeweging te realiseren. Dan kan op basis van deze discussie onderzocht worden hoeveel middelen er in het kader van een budgetcontrole dienen uitgetrokken worden.

De heer Jul Van Aperen steunt dit voorstel maar stelt dat de CVP toch blijkbaar weinig gewogen heeft op de vorige coalitie.

De minister stelt dat het eens is met de suggestie van de voorzitter van de commissie. Hij wenst wel te benadrukken dat dergelijke begrotingsbeslissingen regeringsbeslissingen zijn die niet door één minister getroffen worden. Hij verduidelijkt dat elke administratie vragende partij is voor bijkomende middelen.

Wat het in voege zijnde systeem van de mobiliteitsconvenants betreft – de volgorde waarnaar de heer Carl Decaluwe verwijst – verklaart de minister dat het niet de bedoeling is dat dit systeem een nieuw objectief systeem wordt om nieuwe zaken in te voeren. Hij verdedigt het gehanteerde beleid m.b.t. mobiliteitsconvenants, maar het vormt zeker niet de basis om toekomstige mobiliteitsproblemen te behandelen. Het tijdstip waarop een gemeente de convenant ondertekend heeft, kan zeker geen criterium zijn. Het is enkel om praktische redenen dat de VVM geopteerd heeft voor het criterium van het tijdstip. De vraagsteller benadrukt dat zijn bekommernis is dat men prioritair de problemen aanpakt waar ze de lacunes het grootst zijn. Hij is het niet eens dat men telkens vergelijkt met wie eerst de convenant afgesloten heeft. Als men deze opties bekijkt, kan men zich daarbij ernstige vragen stellen. Men moet objectieveerbare maatstaven nemen. De minister verklaart nogmaals dat het niet de bedoeling is een nieuwe matrix te hanteren.

I.v.m. de opmerkingen van de heer Jacky Maes m.b.t. de fietskampstructuur stelt de minister dat deze aangelegenheid in het kader van de mobiliteitsplannen met de provincies zullen besproken worden. Hij verklaart wel dat hij minister van mobiliteit is. Als men echter het hoofdaccent legt op toerisme, is dit een bevoegdheid van minister Landuyt.

Hij zal opdracht geven een evaluatie te maken van het gebruik van de tunnels onder de Koninklijke Kustbaan. Hij stelt wel dat de verkeersonveiligheid objectief gedaald is.

I.v.m. de vraag naar afsluitbomen voor de Kusttram, antwoordt de minister dat alle veiligheidsmogelijkheden moeten onderzocht worden.

De minister antwoordt dat er voor het dossier van de strandvisserij een afweging moet gebeuren tussen ecologische en economische argumenten. Strandvisserij zo maar van de kaart vegen, draagt zijn goedkeuring niet weg.

De optie om een groeistrand in Oostende te creëren, is een zeer oud en moeilijk verhaal. Terzake stelt zich een veiligheidsprobleem. De minister verklaart dat de optie van het groeistrand getroffen is. Op dit ogenblik is opdracht gegeven om in het kader van het MER-procedure de werken aan te vatten van zodra het procedureel mogelijk is.

De minister verduidelijkt dat het niet de bedoeling is de problematiek van het loodswezen decretaal te regelen maar via een DAB.

De minister stelt dat de vraag naar een nieuw be-
tonningsvaartuig een oude verzuchting is van de administratie die nooit de begroting haalt.

De heer Carl Decaluwe vraagt verduidelijking omtrent de melding in het Boek van Opmerkingen van het Rekenhof dat er in het begrotingsjaar 1998 2,8 miljard frank van de voorziene kredieten in het VIF niet opgebruikt zijn. De minister antwoordt dat hij geen zinnige uitleg kan verstrekken voor het niet gebruiken van deze som van 2,8 miljard frank. Hij engageert zich om dit dossier te laten onderzoeken.

Hetzelfde lid vraagt in verband met het gewoon onderhoud informatie over de kostprijs van het onderhoud. Onder meer de uitbesteding daarvan vergt een meerkost. Met hoeveel percent stijgen de onderhoudskosten in zijn globaliteit door de meerkost. Het lid vraagt zich af of de overheid zelf niet beter instaat voor het onderhoud. Volgens de minister zou de toename voor het onderhoud zich situeren rond het bedrag van 140 miljoen frank. Maar er moet in de lijn van het aangekondigde voorstel van mevrouw Wivina Demeester-De Meyer daarover verder onderzoek gebeuren.

II. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN INDICATIEVE STEMMINGEN

Op de algemene uitgavenbegroting werden enerzijds een aantal amendementen ingediend door de regering. Die zijn opgenomen in Parl ST VL.Parl,

1999-2000 15/3 (amendementen 26, 27, 28, 29 en 37). Anderzijds werden er amendementen ingediend door de oppositie. Die zijn terug te vinden in Parl ST VL.Parl, 1999-2000 15/4 (amendementen 56, 58, 60, 90, 91 en 93). Tenslotte werd er door leden van de meerderheidsfracties één amendement ingediend. Dat is opgenomen in Parl ST VL.Parl, 1999-2000 15/4 (amendement 58). In de hiernavolgende artikelsgewijze bespreking wordt voor de leesbaarheid van het verslag enkel nog verwezen naar het amendementnummer.

Artikel 14

Op artikel 14 werden er vier amendementen ingediend door de regering (amendementen 26, 27, 28, 29).

De minister verklaart dat deze amendementen ingediend werden door de regering om tegemoet te komen aan de opmerkingen van het Rekenhof.

Op artikel 14 werden er eveneens twee amendementen ingediend door de heren Decaluwe en Caluwé c.s. (amendementen 56 en 57). Bij de begrotingstabel werden twee amendementen (90 en 91) ingediend met dezelfde doelstelling.

De heer Carl Decaluwe verwijst naar een aantal fundamentele opmerkingen van het Rekenhof bij het programma 63.20 “Gemeenschappelijk vervoer”. Een eerste amendement (56) strekt ertoe een aantal basisallocaties onder te brengen in één allocatie “dotatie aan de Vlaamse Vervoermaatschappij”. Hij verwijst naar zijn tussenkomsten tijdens de algemene bespreking waar hij pleitte voor meer responsabilisering van de VVM – De Lijn.

Hetzelfde lid verwijst ook naar de opmerking van het Rekenhof i.v.m. het ontbreken van een verantwoording bij een aantal maatregelen: de motivatie voor een aantal bedragen ontbreekt. Illustratief verwijst hij naar het uitgetrokken bedrag voor de bijkomende dotatie voor de maatregel gratis vervoer voor 65+. De heer Carl Decaluwe verwijst naar de discussie die daarover ook werd gevoerd in de Commissie voor Financiën. Op wat is de forfaitaire prijs van 100 frank per inwoner gebaseerd?

De minister repliceert dat deze forfaitaire berekeningswijze (100 frank per inwoner voor de 65+ en 70 frank per inwoner voor de categorie 60-65-jarigen) een voorstel is van de Vlaamse Vervoermaatschappij, rekening houdend met de aanpak naar steden en gemeenten.

De heer Carl Decaluwe is van oordeel dat het Rekenhof toch zeer duidelijk stelt dat de financiële situatie van De Lijn zeer precair is. Het tekort dreigt groter en groter te worden.

Hetzelfde lid verwijst ook naar de opmerking van het Rekenhof i.v.m. basisallocatie 31.07: het bedrag van de ordonnanceringskredieten is laag in verhouding tot het bedrag van de voorziene verbinteniskredieten. Het lid is van oordeel dat men door een dergelijk beleid in de problemen komt.

De minister verwijst naar zijn antwoord dat hij tijdens de algemene bespreking heeft gegeven.

De commissievoorzitter stelt vast dat er een meningsverschil blijft met het Rekenhof over deze aangelegenheid.

De heer Carl Decaluwe verduidelijkt dat zijn tweede amendement (57) ertoe strekt de kostprijs van openbaar vervoer gelijk te stellen tussen schoolabonnementen en werknemersabonnementen. De schoolgaande jeugd betaalt vandaag 30 tot 100 % meer dan andere reizigers. Daartoe wordt voorgesteld een nieuwe basisallocatie 31.14 in programma 63.20 op te richten. Met dit amendement wil de CVP-fractie uniformiteit in het tarievenbeleid doorvoeren.

M.b.t. de problematiek van aangepast vervoer van de mindervaliden (PR 63.20 BA 31.09) verwijst de heer Carl Decaluwe naar de aanzetten tijdens de vorige legislatuur. Hij pleit voor een aantal diensten die 24 uur op 24 zouden actief zijn in die sector. Hij vraagt naar een stand van zaken.

De minister stelt dat er inderdaad een aanzet van de minister bevoegd voor Gelijke Kansen kwam tijdens de vorige legislatuur. De bedoeling is dat de nieuwe minister die draad heropneemt.

Hij stelt vast dat Vlaanderen in 1999 nog steeds een ongelooflijk eigenaardig systeem van schoolvervoer kent. Hij wenst dat dossier op een geïntegreerde manier samen met de minister van Onderwijs aan te pakken.

Hij vindt het een goede zaak dat er ook werk gemaakt wordt van gratis openbaar vervoer voor werknemers. Hij vindt echter dat deze zaken niet moeten gefinancierd worden door de Vlaamse overheid.

De heer Joachim Coens vindt het eigenaardig dat de minister enerzijds stelt dat hij geen financiële

stimulansen wil geven naar bedrijven maar anderszins wel wil inpakken op deze problematiek. Hij kreeg daarover graag enige verduidelijking.

De minister repliceert dat hij in het kader van de basismobiliteit een versteviging en verfijning van het aanbod van openbaar vervoer zal nastreven. Hij verwijst naar de evolutie die er plaatsgrijpt in de regeling voor openbaar vervoer voor ambtenaren van de Vlaamse Gemeenschap. De minister stelt ook vast dat er onvoldoende basismobiliteit in Vlaanderen is.

De heer Carl Decaluwe verklaart dat de minister voor de eerste keer in het parlement tijdens de algemene bespreking het begrip basismobiliteit toegelicht heeft. Men wacht echter al jaren op het decreet basismobiliteit. Het Rekenhof merkt op dat het plan dat de prioriteiten zal bepalen inzake investeringen in openbaar vervoer en infrastructuurwerken nog niet bestaat. Het lid vindt dan ook dat het parlement de minister een blancocheque geeft van 11 miljard frank.

Hij pleit dan ook dringend voor een Vlaams mobiliteitsplan. Er moet ook transparantie komen in de beheersovereenkomst van De Lijn. Hij herhaalt zijn basiskritiek inzake De Lijn en stelt vast dat de minister niet antwoordt op zijn vraag naar duidelijkheid m.b.t. mobiliteitseffecten : gaan de files verminderen, gaat de congestie verminderen ?

De minister repliceert dat hij mobiliteit niet wil verengen tot files. De topprioriteit van de Vlaamse regering is het aantal ongevallen vermijden. Hij hekelt dat de oppositie een amendement indient om een aantal basisallocaties samen te nemen. Dat vindt hij juist een voorbeeld van een blanco cheque. De minister verwijst andermaal naar de objectieve behoeftenanalyse en de vijfjarige aanpak.

Uit een onderzoek van de mobiliteitsimpact van een aantal maatregelen van het tarievenbeleid blijkt dat 16% van de mensen afhaakt – zijn auto verlaat – en de bus gaat nemen. In steden en gemeenten neemt het fietsverbruik toe, de CO₂-uitstoot daalt....

De heer Joachim Coens ontkent dat het debat verengd wordt tot de fileproblematiek. Het is goed dat de leefbaarheid verbetert. Maar hij dringt aan op meetbare maatstaven om de mobiliteit te toetsen.

Mevrouw Wivina Demeester – De Meyer resumeert dat er in januari 2000 een beleidsnota en in februari 2001 een mobiliteitsnota komt.

De heer Carl Decaluwe wenst informatie over de leasingovereenkomst van de Vlaamse Vervoermaatschappij : er is 45,5 miljoen frank uitgetrokken voor de intrestlasten.

Hij verwijst terzake naar de opmerking van het Rekenhof.

De minister verduidelijkt dat het het project “Punt aan de Lijn” betreft. Dit project werd via een leasingoperatie verworven. Vroeger werd dat betaald via kredieten op basisallocatie 81.02, terwijl het Rekenhof de opmerking maakte dat kapitaals- en rente-aflossingen voor dat soort operaties op een apart artikel moesten. Derhalve werden twee afzonderlijke artikels opgericht : één voor de kapitaalsaflossingen en één voor de rente-aflossingen en werden de bedragen uit BA 81.02 overgeheveld.

De amendementen 56, 57, 90 en 91 worden met 8 stemmen tegen 4, bij 1 onthouding verworpen.

De amendementen 26, 27, 28 en 29 worden met 8 stemmen bij 5 onthoudingen aangenomen.

Het geamendeerde artikel 14 wordt met 8 stemmen tegen 5 aangenomen.

Artikel 78

De minister licht dit artikel toe.

Er worden geen opmerkingen bij dit artikel geformuleerd.

Het artikel 78 wordt met 8 stemmen bij 1 onthouding tegen 4 aangenomen.

Artikel 79

De minister licht dit artikel toe.

Er worden geen opmerkingen bij dit artikel geformuleerd.

Het artikel 79 wordt met 8 stemmen bij 5 onthoudingen aangenomen.

Artikel 80

De minister licht dit artikel toe.

Er worden geen opmerkingen bij dit artikel geformuleerd.

Het artikel 80 wordt met 8 stemmen bij 5 onthoudingen aangenomen.

Artikelen 81 tot 84

De minister licht deze artikelen toe.

Er worden geen opmerkingen bij deze artikelen geformuleerd.

Deze artikelen worden met 13 stemmen aangenomen.

Artikel 87bis

Bij amendement 58 wordt een artikel 87bis ingevoegd waarbij de Dienst voor de Scheepvaart wordt gemachtigd af te zien van terugvorderingen. Het betreft een bepaling die uit het ontwerp van het Programmadecreet werd gelicht omwille van logistieke redenen.

Er worden geen opmerkingen bij dit artikel geformuleerd.

Het artikel 79 wordt met 13 stemmen aangenomen.

Artikel 88

Bij amendement 37 wordt het bedrag gecorrigeerd.

De minister licht dit amendement toe.

Er worden geen opmerkingen bij dit artikel geformuleerd.

Het amendement en het geamendeerde artikel 88 worden met 8 stemmen bij 5 onthoudingen aangenomen.

Artikelen 92 en 93

De minister licht deze artikelen toe.

Er worden geen opmerkingen bij deze artikelen geformuleerd.

Deze artikelen worden met 8 stemmen bij 5 onthoudingen aangenomen.

Artikel 95

De heer Carl Decaluwe wenst een aantal algemene vragen over het Vlaams Infrastructuur Fonds (VIF) te stellen. Hij verwijst naar het indicatief meerjarenprogramma dat de minister in de loop van de begrotingsbesprekingen ter beschikking heeft gesteld. De minister had gesteld dat er geen wijzigingen qua methodiek – behoeftenanalyse en berekeningswijze zouden plaatsgrijpen. Hij is van oordeel dat dit niet helemaal correct is. Hij kreeg graag duidelijkheid daarover. Ook de Commissie ad hoc Mobiliteit ingesteld tijdens de vorige legislatuur had immers unaniem aangedrongen om de veiligheidsfactor meer te laten doorwegen bij de objectieve benadering in de berekeningswijze.

Hetzelfde lid verwijst ook naar het Rekenhof dat in de lijn van een goedgekeurde resolutie van het parlement, in een brief van 22 juli 1999 vraagt naar de maatregelen die getroffen zijn m.b.t. de controle en verwijlintresten. De minister heeft tot op heden dit verzoek niet ingewilligd.

Het lid vindt het belangrijk dat er in de toekomst gewerkt wordt met een vijfjarig programma om efficiënt te kunnen optreden. Hij kaart ook de problematiek aan van betalingsachterstanden door het tekort aan ordonnanceringskredieten. Ter zake citeert hetzelfde lid uitvoerig uit de opmerkingen van het Rekenhof: “ondanks de globale overschotten aan ordonnanceringskredieten konden de administraties sommige schuldvorderingen niet tijdig betalen omdat op de betrokken basisallocaties onvoldoende kredieten beschikbaar waren”. Dus aan de ene kant stelt hij vast dat er enorme overschotten zijn, maar in bepaalde basisallocaties is er te weinig aan betalingskredieten voorzien. Hetzelfde lid wenst daarover duidelijkheid te krijgen. Als deze beweringen juist zijn, is dat een vorm van onbehoorlijk, ja zelfs slecht bestuur.

M.b.t. het zogenaamd fysisch programma van het VIF wenst de heer Carl Decaluwe even stil te staan bij het dossier rond de problematiek van geluidsoverlast in het Kortrijkse. Hij verwijst naar een paar schriftelijke vragen die hij daarover gesteld heeft en het antwoord van de minister dat de gemeente dat maar moet doen. Recent gaf de minister opdracht om in de komende maanden nieuwe geluidsmetingen te doen en in functie van die resultaten te onderzoeken of er geluidswerende

maatregelen moeten voorzien worden. Het lid stelt nu tot zijn grote verbazing vast dat men op het indicatieve programma al in 2002 voor 60 miljoen frank aan geluidswerende maatregelen voorziet in een aantal wijken in het Kortrijkse. Los van het gegeven dat hij de maatregel positief vindt, heeft hij kritiek op de manier waarop het besluitvormingsproces plaatsgreep. Ofwel gaat men eerst metingen en objectiveerbare analyses doen en dan pas beslissen, ofwel gaat men omwille van politiek-electorale belangen – de gemeenteraadsverkiezingen – nu al 60 miljoen frank uittrekken. De heer Carl Decaluwe stelt dan aan de hand van dit voorbeeld de wijze van opstellen van het indicatief programma ter discussie.

De heer Carl Decaluwe vraagt ook verduidelijking over de graad van uitvoering van het indicatief programma. Zijn er wijzigingen in de verhouding van de uitgaven : hoe zit het met de verhoudingen tussen veiligheid, fietspaden, doortochten, bereikbaarheid. Hij wenst duidelijke cijfergegevens te krijgen.

Tweede element binnen het VIF dat hij ter sprake wil brengen, is het fysisch programma m.b.t. de binnenvaart, dat niet ter beschikking gesteld werd van de commissie in tegenstelling tot de vorige jaren.

Terzake wenst het lid even dieper in te gaan op de problematiek van de doortocht van de Leie rond Kortrijk. Via de regionale pers verneemt het lid dat minister Stevaert zeer goed nieuws heeft rond de doortocht van de Leie in Kortrijk. Er zou opnieuw een akkoord zijn over de sanering van de vervuilde Leiebodem – er was al een akkoord van mei 1997 tussen minister Stevaert en toenmalig minister Kelchtermans . Er was nadien dan plotseling weer geen akkoord. De heer Carl Decaluwe stelt het beleid van de minister aan de kaak die op zijn vraag om uitleg daaromrent antwoordde dat de sanering nog allemaal fictie was, maar plotseling aankondigt via de pers dat er nu opnieuw een akkoord is. Hij vindt het wel merkwaardig dat de begroting voor bodemsanering met 400 miljoen frank is vermindert ten opzichte van vorig jaar. Merkwaardig genoeg is dat hetzelfde bedrag dat werd toegezegd voor de bodemsanering van de Leiedoortocht doorheen Kortrijk. Noch in de vastleggingskredieten noch in de betalingskredieten is er echter over die doortocht in Kortrijk maar iets terug te vinden in de voorliggende begroting. Hij vraagt of er middelen enerzijds voor de infrastructuur en anderzijds voor de bodemsanering als dusdanig, voor uitgetrokken worden ? Hij verwijst ook naar het antwoord van de minister op een schriftelijke vraag

van de heer Chris Vandenbroeke i.v.m. de realistische einddatum van deze sanering.

De minister repliceert dat de heer Carl Decaluwe nogal een slecht idee heeft over de persoon en de functie van een minister. De minister verklaart dat hij op werkbezoek was in Kortrijk om dat dossier te deblokken. Thans is er een nieuw begrotingsakkoord gevraagd voor een concrete overheveling van middelen met het akkoord van de bevoegde minister. Met OVAM zijn ook afspraken hieromtrent gemaakt. De minister hoopt het probleem nu op te lossen.

De minister bevestigt dat in verband met de geluidshinder in Kortrijk op het indicatief meerjarenplan inderdaad in een som voorzien is. Er zullen inderdaad metingen moeten gebeuren, maar die metingen hebben een weerslag op hoe de werken die op het begrotingsjaar 2003 geprogrammeerd staan, moeten uitgevoerd worden.

De minister is het wel eens met de opmerking om in de toekomst te plannen over een periode van vijf jaar.

De minister benadrukt dat kredietherschikkingen mogelijk zijn. Hij engageert zich aan de administratie te vragen de ware toedracht van de opmerking van het Rekenhof i.v.m. de discussie over de ordonnanceringskredieten en de verwijlntresten te achterhalen.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat hij geen duidelijkheid krijgt over de wijze waarop dat verhaal over die bodemsanering in de regionale krant kwam. Welke middelen heeft de minister voorzien naar infrastructuur, is dat de genoemde 400 miljoen frank ? Hoe zit het met de oplossingen inzake bodemvervuiling ? In de kranten is er sprake van 400 miljoen frank van OVAM, maar er is ook sprake van een discussie over 250 miljoen frank.

De minister verklaart dat er 408 miljoen frank voorzien is. Er is in de tweede fase nog sprake van 250 miljoen frank maar dit dossier is nog niet gedeblokkeerd. De minister repliceert dat hij al uitspraken deed over de timing en dat krantenartikel waarnaar het lid verwijst, niet kent.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer resumeert dat er 408 miljoen frank uitgetrokken is voor de werken en dat er nog een probleem is van 400 miljoen frank voor de sanering.

Minister Steve Stevaert engageert zich om dit probleem op te lossen.

De heer Joachim Coens heeft een aantal algemene vragen betreffende het Fysisch Programma : wat moet uitgevoerd worden na 2002 ? Hij veronderstelt dat alle projecten die erop staan, dat die nuttig en zinvol zijn, moeten uitgevoerd worden. Maar hij vraagt of projecten die in uitvoering van het RSV – waar een omvorming nodig is naar Hoofdwegen, naar Primaire Wegen I en II, naar streefbeelden die men oplegt, – al in rekening zijn genomen ?

Hetzelfde lid is van oordeel dat men zit met een totale discrepantie aan hetgeen dat eigenlijk reeds gepland en geprogrammeerd is maar uit te voeren is na 2002. Dat is een eerste vraag betreffende dit programma.

Tweede vraag is dan, wat de invloed is van de verklaringen van de minister van Ruimtelijke Ordeningen en ook de verklaringen van minister Stevaert rond de aanpassingen in de RSV die moeten gebeuren eventueel na de studie van het Mobiliteitsplan en het niet schrappen van een aantal zaken die eigenlijk zouden moet geschrapt zijn in functie van dat RSV.

Minister Steve Stevaert benadrukt dat men het indicatief programma verwacht met het Fysisch Programma. Uiteraard is er daar een heel volume voorzien maar hij wil naar een vijfjarenaanpak gaan en uiteraard is het bedoeling dat een stijgend groeipad van financiële middelen ter beschikking wordt gesteld om een inhaaloperatie te doen op het vlak van de infrastructuur. Dat is ook afgesproken in het regeerakkoord en dat wil de minister realiseren. De minister stelt dat men een investeringsbeleid niet van de ene dag op de andere kan heroriënteren, men moet daar rekening houden met een bepaalde marktevolutie. Bovendien moet men ook, zodanig dat de ondernemers daar kunnen op inspelen, met de realiteit rekening houden, men kan niet overal tegelijkertijd werken uitvoeren want daarvoor is het draagvlak in Vlaanderen niet aanwezig.

De heer Carl Decaluwe vraagt verduidelijking over de ontvangsten van het VIF, meer specifiek omtrent ontvangsten uit nevenbedrijven langs autosnelwegen. Dat gaat over een bedrag van 460 miljoen frank. Hij verwijst naar zijn schriftelijke vragen rond de concessies van de GSM-masten met operatoren waarop de minister antwoordde dat de totale opbrengst ongeveer 7,4 miljoen frank bedraagt : een belachelijk laag bedrag. Een toetsing van die som aan de enorme winsten die de operatoren inhouden, impliceert dat er meer mogelijk moet zijn, des te meer omdat de betrokken operatoren in '97 en '98 gewoon gratis hun gang hebben

kunnen gaan. Hij pleit ervoor dat het Vlaams Gewest meer ontvangsten moet verwerven uit de GSM-masten, als dat nu het geval is.

Minister Steve Stevaert is het volledig eens met die suggestie. Hij wil verder gaan dan alleen een GSM-mast. Er moet gezocht worden naar een instrument waardoor de Vlaamse overheid in sectoren die het ook breed hebben, ook middelen kan genereren naar de Vlaamse overheid.

De heer Carl Decaluwe stelt vast dat de kosten verbonden aan de onteigeningen van de woonkernen van de deelgemeente Doel op 100 miljoen frank worden geschat. Hij dacht dat er een beslissing was in de regering dat men eerst een studie zou laten uitvoeren en dan een beslissing zou treffen. Hij stelt vast dat de regering nu toch al 100 miljoen frank in de begroting schrijft om effectief betalingen te doen. Het is niet enkel en alleen een vaststellingskrediet, het gaat ook over betalingskrediet. De vraag is hoe dit moet geïnterpreteerd worden ?

Minister Steve Stevaert verklaart dat men aan de ene kant de leefbaarheidsstudie rond Doel heeft en de andere kant zijn er mensen die vragen om onteigend te worden. Het sociaal begeleidingsplan is goedgekeurd is en blijft onverminderd van kracht. Elke politieke fractie heeft daarvoor geijverd en er zich voor uitgesproken. De verklaring van deze begrotingspost is een signaal dat het sociaal begeleidingsplan niet moet teruggeschroefd worden.

Mevrouw Wivina Demeester – De Meyer merkt op dat dit ook een opmerking van het Rekenhof is en dat toch wel eens moet onderzocht worden of men aan de engagementen die men zou nemen, zal kunnen voldoen.

Amendement 60 wordt met 8 stemmen tegen 5 verworpen.

Artikel 95 wordt met 8 stemmen tegen 5 aangenomen.

Artikel 107

De minister versterkt een korte toelichting

Er worden geen opmerkingen bij dit artikel geformuleerd.

Artikel 107 wordt met 8 stemmen bij 5 onthoudingen aangenomen.

Begrotingstabel

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer verduidelijkt dat er naast de beide amendementen bij PR 63.20 die besproken werden bij artikel 14 een amendement (93) op de begroting van het VIF ingediend werd.

De heer Carl Decaluwe licht het amendement toe. Hij is ervan overtuigd dat het aparte budget – de 1 miljard frank – dat dit hoe dan ook – en de minister beweert van niet – een doorkruising is van de behoeftenanalyse. Als men dus duidelijk een reeks maakt binnen een budget van VIF naar behoeften toe en daar een miljard frank uitneemt, dan betekent dat dat een aantal prioritaire programma's niet kunnen worden uitgevoerd. Daarmee doorkruist men in feite de objectiveerbare behoeftenanalyse.

Laatste element is dat de CVP-fractie met deze amendering van de begroting van het VIF bijkomende middelen inzake structureel onderhoud van bruggen louter om veiligheidsredenen wil voorzien.

Het amendement 93 wordt met 8 stemmen tegen 5 verworpen.

De begrotingstabel Afdeling I Begrotingskredieten – departementale begrotingen wordt met 8 stemmen tegen 5 aangenomen.

Afdeling III : Diensten met afzonderlijk beheer

Luchthaven Antwerpen.

Er worden geen opmerkingen geformuleerd.

Aangenomen met 8 stemmen bij 5 onthoudingen.

Luchthaven Oostende.

Er worden geen opmerkingen geformuleerd.

Aangenomen met 8 stemmen bij 5 onthoudingen.

Vlaams Infrastructuurfonds.

Er wordt verwezen naar de discussie die n.a.v. artikel 95 gevoerd werd.

Aangenomen met 8 stemmen tegen 5.

Linkerscheldeoever

Er worden geen opmerkingen bij dit artikel geformuleerd.

Aangenomen met 8 stemmen bij 5 onthoudingen.

III. EINDSTEMMING

Het ontwerp van uitgavendecreet wordt, wat de bevoegdheden van de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie betreft, aangenomen met 8 stemmen tegen 5.

De verslaggever,

De voorzitter,

Jul
VAN APEREN

Wivina
DEMEESTER-DE MEYER

BIJLAGEN

BIJLAGE I**ANTWOORDEN OP DE OPMERKINGEN VAN HET REKENHOF**

Wat de opmerkingen van het Rekenhof betreft, wordt een volledige antwoordenbundel neergelegd voor het verslag met een antwoord op de vragen, die vooral van technische aard zijn.

Toch wil de minister nader ingaan op een aantal opmerkingen die handelen over de volgende items :

- 1) De aanleg van het Deurganckdok in de Waaslandhaven
- 2) De bepaling van de kostprijs van het gratis aanbieden van openbaar vervoer voor 65-plussers
- 3) De splitsing van de investeringskredieten voor de regionale luchthavens
- 4) Het onderhoud van de Westerschelde
- 5) De terugbetaling aan Nederland van de investeringsuitgaven met betrekking tot de Westerschelde en het zeekanaal Gent-Terneuzen
- 6) Publieke private samenwerking
- 7) De toelichting bij de begroting

1. De aanleg van het Deurganckdok in de Waaslandhaven

Wat het gebruik van een voorschottenregeling betreft, dit gebeurt om op verantwoorde wijze flexibel te kunnen inspelen op de noden inzake maritieme en industriële ontwikkeling in het linkerscheldeoevergebied en om de absolute garantie te hebben dat de middelen ten allen tijde kunnen uitgekeerd worden in dit delicate dossier.

Wat betreft de opmerking dat voor de prefinancieringen met de Maatschappij voor Grond en Industrialisatiebeleid van de Linkerscheldeover een economische codering in Klasse 8 op de begroting aangewezen is, wordt verwezen naar het algemeen antwoord op de opmerkingen van het Rekenhof in die zin, verstrekt door de minister-president in de commissie Financiën en Begroting. Deze zullen ter gelegenheid van de begrotingscontrole worden aangepast.

Wat betreft de opmerking dat de nodige kredieten voor dit project verspreid zitten over meerdere basisallocaties in de begroting van de Vlaamse Gemeenschap (basisallocatie 31.22 van het programma 64.20) en diverse basisallocaties van de begro-

ting van de DAB Vlaamse Infrastructuurfonds (64.00 34.31, 64.00 71.10, 64.00 73.21 , 69.00 11.00 , 69.00 12.00) beveelt het Rekenhof aan om alle uitgaven met betrekking tot dit project te groeperen binnen één begrotingsprogramma, vermits de aanleg van het Deurganckdok en de onteigening van Doel een groot project vormen waarvan de financiering ten dele ten laste van het Vlaamse Gewest valt en waaraan aanzienlijk uitvoeringsrisico 's zijn verbonden.

Het Rekenhof lijkt in haar opmerking onvoldoende aandacht te schenken aan het feit dat de aanleg van het Deurganckdok niet het enige project is in de Waaslandhaven. Dit is op dit ogenblik niet zo en het zal in de toekomst evenmin het geval zijn. De maritieme, noch de industriële, ontwikkeling in de havengebieden zijn statische gegevens. Integendeel zij zijn gelukkig van oudsher gekenmerkt door een bijzondere dynamiek. De minister stelt vast dat het Rekenhof de onteigeningen in de Waaslandhaven en de verwerving van de woonkern Doel enkel in relatie tot het Deurganckdok ziet. De minister meent dat dit een te enge interpretatie van de feiten is. Dit blijkt niet enkel uit de overeenkomst van 10 maart 1999 tussen de Maatschappij en het Vlaamse Gewest, maar ook uit het sociaal begeleidingsplan dat ruimer is opgevat dan de woonkern Doel. Ook de beginselen van het strategisch plan tot stand gekomen na zeer ruime consultatie op het terrein (werkgroep en klankbordgroep onder voorzitterschap van de heer Gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen) en momenteel door de Maatschappij voor Grond en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied in implementatie gesteld naar een concreet strategisch plan op lange termijn, staven de stelling van de minister in deze. Vandaar dat een link met één project niet beantwoordt aan de realiteit.

De diverse artikels die worden opgesomd, omvatten zeer diverse en totaal verschillende items : het sociaal begeleidingsplan, de onteigeningen, aangelegenheden van burgerlijke bouwkunde, de lonen van de sociaal bemiddelaar, diverse werkingskosten, enz. Het boekhoudkundig centraliseren binnen één begrotingsprogramma, zoals het Rekenhof voorstelt, draagt niet bij tot het vergroten van de transparantie. Integendeel het kind dreigt met het badwater weggeworpen te worden. Het zou de doorzichtigheid van het project verminderen indien diverse aangelegenheden zoals onteigeningen, sociaal bemiddelaar, burgerlijke werken, enz door elkaar worden gemengd waardoor men geen overzicht bekomt van elk van de totaal verschillende onderdelen, terwijl het totaal bedrag eenvoudig te

berekenen is door het samen tellen van zes bedragen.

2. De bepaling van de kostprijs van het gratis aanbieden van openbaar vervoer voor 65-plussers

De raming van 100 frank per inwoner werd gebruikt als basis om de raming van de ontvangstenderving te berekenen voor het jaar 2000, omdat dit ook het bedrag is dat vroeger werd berekend om te gebruiken in het derde betalersysteem ten aanzien van steden en gemeenten. Er is dus geen nieuwe berekening uitgevonden.

Er mag dus aangenomen worden dat dit een juiste raming is. De 100 frank werd berekend op basis van de verkochte 60 en 65-plus abonnementen bij de VVM in het jaar 1998, rekening houdend met de bevolkingsaantallen en rekening houdend met de ervaringen die in de steden reeds werd opgedaan met het derde-betaler-systeem (Oostende, Boom, Mechelen, ...).

Uiteraard zullen wij in de loop van 2000 moeten vaststellen wat de exacte ontvangstenderving is. Alle maatregelen zijn administratief genomen om dit op de voet te kunnen volgen.

Eventuele extra exploitatie ten gevolge van een bijkomende vraag dient te worden ingevuld via de beschikbare kredieten van het mobiliteitsconvenant en de basismobiliteit.

3. De splitsing van de investeringskredieten voor de regionale luchthavens

Tot op heden werden de exploitatiedotaties steeds opgedeeld per luchthaven, binnen éénzelfde basisallocatie.

Deze opsplitsing past in een beleid van responsabilisering van de luchthavendirecties : zij worden ertoe aangespoord om hun exploitatierekening minstens in evenwicht af te sluiten, rekening houdend met de vooraf bepaalde exploitatiesubsidie. Een eventueel overschot kon worden aangewend voor de financiering van de roerende investeringen (bvb. voertuigen, meubilair).

Wat de investeringen betreft, werd dit onderscheid budgettair niet gemaakt. In het kader van de overzichtelijkheid van de begroting wordt geopteerd om een krediet voor uitgaven met eenzelfde economische finaliteit onder dezelfde basisallocatie op

te nemen. De onderlinge verdeling komt wel voor in het fysisch programma dat zelf deel uitmaakt van een indicatief driejarenprogramma.

Een opsplitsing per luchthaven is in de begroting zelf niet aangewezen om volgende redenen :

Zowel het totaalbedrag als het aantal individuele projecten zijn beperkt (230 miljoen frank verdeeld over een 30-tal projecten). Dikwijls gaat het ook om projecten met een grote complexiteit, die een samenwerking vergen tussen verschillende partners, en waarvan de concrete afloop (gedetailleerde omschrijving van de opdracht, financiële raming) moeilijk ver op voorhand te voorspellen is. Gedurende meerdere jaren werden ook projecten gerealiseerd waarvan de kostprijs 40 tot 50 % van het totale budget voor de luchthavens opslopte (bvb. voor de VVM 1,5 miljard frank voor kapitaalsubsidies op één artikel, voor de wegen : 8 miljard frank op één artikel binnen het VIF).

Door een opsplitsing per luchthaven verliest de administratie de soepelheid om de toegekende investeringsenveloppe volledig uit te putten, en het investeringsprogramma in de loop van het jaar bij te sturen op basis van de vordering van de afzonderlijke investeringsdossiers of van dringende noodwendigheden. Achteraf wordt wel een resultaat opgehaald, verdeeld per luchthaven.

Het programma is gebaseerd op ramingen. Wanneer de aanbesteding de raming overtreft, kan het voorkomen dat het budget van de luchthaven tekortschiet om het project vast te leggen.

In de praktijk, over de jaren heen, is een verhouding bereikt van 65 % Oostende en 35 % Antwerpen. Deze verhouding stemt overeen met het relatief belang van elke luchthaven (in infrastructuurgrootte, omzet, personeelssterkte enz).

4. Het onderhoud van de Westerschelde

(Gewoon onderhoud van de basisinfrastructuur van de havens en de onderhoudsbaggerwerken , inclusief het verwerken van specie)

Met deze opmerking antwoordt het Rekenhof in feite op de vorige vraag. De minister citeert het Rekenhof : "In elk geval dienen de nodige budgettaire maatregelen te worden genomen opdat de belangrijke investeringen die reeds zijn gedaan en in de toekomst nog moeten worden gedaan, niet ongedaan worden gemaakt door gebrek aan kredie-

ten voor het uitvoeren van noodzakelijke onderhoudsbaggerwerken.” Einde citaat. Dergelijke complementariteit in de opmerkingen van het Rekenhof komt bijzonder aangenaam over. De minister laat de commissie tevens opmerken dat het Rekenhof letterlijk stelt dat er in de toekomst nog baggerwerken noodzakelijk zijn in de Schelde. In de antwoorden aan de heren Voorhamme en Malcorps werd uitvoering de context geschetst.

Ten gronde kan de minister meedelen dat door de administratie voorgesteld werd de bedragen op te nemen welke de vorige jaren ter beschikking waren, wetende dat dit bedrag onvoldoende hoog zou kunnen zijn om de jaaruitgaven te dekken. Maar enerzijds vergt de uitvoering van het onderhoudswerken uitgaven die min of meer gelijkmatig verspreid worden over het begrotingsjaar. Met het huidige beschikbare bedrag kan dan ook aangevangen worden het onderhoud in 2000 te vergoeden aan de aannemers. Anderzijds zijn de verdiepingswerken in de Westerschelde op Nederlands grondgebied pas beëindigd, en is de reactie van deze verdieping op de onderhoudsbaggerwerken in de gehele rivier heden nog niet exact bekend. In de loop van het jaar 2000 zal met meer zekerheid een inschatting kunnen worden gemaakt van de gevolgen op het onderhoud door de verdieping. Men zal hierop budgettair ten gepaste tijde anticiperen. Aldus wordt heden de begroting niet nodeloos overschat, maar wordt tevens de zekerheid bewerkstelligd dat de gemaakte investeringen voor de verdiepingsbaggerwerken niet ongedaan worden gemaakt.

5. Terugbetaling aan Nederland van door deze staat gedane investeringsuitgaven m.b.t. de Westerschelde en het zeekanaal Gent-Terneuzen

De basisallocatie 54.01 van het programma 64.20 omvat betalingen aan Nederland die verdragsrechtelijk zijn vastgelegd. Het betreft de investeringsuitgaven met betrekking tot de Westerschelde en het kanaal Gent-Terneuzen.

De ervaringen uit het verleden leren dat het moeilijk voorspelbaar is hoeveel er aan declaraties vanwege Nederland te verwachten is en welke bedragen men dus verdragrechtelijk zal moeten betalen. Bij het bilateraal overleg tussen Vlaanderen en Nederland werd verzocht een betere timing en overzicht hiervan te bekomen.

De saldi aan vastleggings- en ordonnanceringskredieten op het einde van de vorige begrotingsjaren

is het gevolg geweest van het niet-declareren door Nederland van de in uitvoering zijnde werken in het kader van de verdieping van de Westerschelde.

Het is bij voorbaat onmogelijk in te schatten is wanneer de declaraties door Nederland worden overgemaakt. De totale kostprijsraming is wel bekend.

De Rijkswaterstaat Nederland heeft nu aangekondigd dat een inhaalbeweging zal worden ingezet, zodat de administratie verwacht dat eind 2000 het saldo zal zijn weggewerkt.

6. Publieke Private Samenwerking – PPS

Gezien de maatschappelijke vraag de budgettaire middelen van de overheid ver overstijgt inzake grote infrastructuurprojecten is het zoeken naar een alternatieve financiering voor de realisatie ervan een beleidsoptie die getuigt van een vooruitziende anticiperig op het beleid.

In tweede orde kan de expertise die de Vlaamse bedrijven hiermee zullen opbouwen later worden gebruikt in het buitenland. De toelichting bevat enkel het secundair effect van de studies. Het is in de eerste plaats voor de realisatie van de projecten in Vlaanderen dat naar mogelijkheden zal worden gezocht in de vooropgestelde studies, specifiek inzake infrastructuurwerken.

7. Antwoord op de opmerkingen van het Rekenhof en van de heer Decaluwe in verband met de onvolledigheid van de Toelichtingen bij de begroting

De toelichtingen bij de begroting zijn er de voorbije jaren sterk op vooruit gegaan, zowel wat de inhoud als wat de vorm betreft. Deze vooruitgang is gebeurd onder impuls van de minister van Financiën en Begroting van de vorige Vlaamse regering. De Vlaamse regering heeft daarbij de optiek genomen om de toelichting te benaderen volgens de methodiek van de doelmatigheidsanalyse. Deze gestructureerde manier van werken moet toelaten op een éénvormige manier aan de bevolking en zijn vertegenwoordigers een beeld te geven van de uitgaven en ontvangsten van de Vlaamse overheid.

Toch is het ‘verbeteringsproces’ nog niet binnen alle geledingen van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap even ver gevorderd. De Vlaamse regering zal er in de toekomst blijven werk van

maken dat deze continue verbetering van de toelichting bij de begroting zich verderzet.

De minister is er dan ook van bewust dat, als men de hele tekst doorloopt, naast een onterechte optelsom, nog wel hier en daar een komma verkeerd zal weten te vinden die echter voor de lezer van goede wil niet zal leiden tot het nemen van foute conclusies. Voor een goed begrip blijft dit toch een toelichting, terwijl de getallen in de begrotingstabel geen aanleiding kunnen geven tot interpretatie.

Voor het verslag legt de minister de volledige lijst van materiële aanpassingen in de toelichting bij het uitgavendecreet neer.

Programma 51.50

Pagina 649 De volgende zin aanvullen : “In tweede instantie zal een specifiek REG-decreet / voor de stimulering van energiebesparing”.

Pagina 652 De laatste zin dient te worden geschrapt.

Verantwoording : Het ingeschreven krediet voor de subsidie aan ODE-Vlaanderen omvat slechts de werkingskost voor één jaar.

Programma 63.10

Pagina 1003 : In de eerste zin van punt 2. Inhoudelijke toelichting het volgende wijzigen : “zou het budget met 136,1 miljoen moeten stijgen” vervangen door “is het budget, bovenop de indexering, met 136,1 miljoen gestegen”.

De tweede zin van punt 2. Inhoudelijke toelichting moet geschrapt worden.

Verantwoording : Het krediet is effectief gestegen met het benodigd krediet.

Programma 63.30

Pagina 1010 De optelsom heeft, zoals de heer Decaluwe reeds had opgemerkt, natuur-

lijk geen zin en moet derhalve worden weggelaten.

Pagina 1011 Voor een goed begrip wenst de minister aan te duiden dat de zuivere werkingsdotatie voor de Luchthaven Antwerpen en Oostende respectievelijk 35,3 en 59,2 miljoen frank bedraagt. Daarbovenop wordt aan elk nog een bijkomende éénmalige verhoging van 2 miljoen frank uitgekeerd voor de begeleiding van de procedure voor het in concessie geven van het beheer en de exploitatie van de luchthavens. Samen betekent dit dus dat in de begrotingstabel de volgende dotaties terug te vinden zijn voor de luchthavens Antwerpen en Oostende : 37,3 en 61,2 miljoen frank.

Pagina 1013 In de tabel moet basisallocatie 41.03 geschrapt worden. Het betreft basisallocatie 61.31. Voor deze en de volgende basisallocaties van de tabel wordt eerst het GVK en daarna het GOK weergegeven.

Programma 64.10

Pagina 1025 In de tabel is de eerstvermelde kredietsoort “NGK” in plaats van “NKG”.

Programma 64.30

Pagina 1032 In de tabel bedraagt het krediet van het NGK voor het jaar 2000 exact “3,0 miljoen”.

Programma 64.40

Pagina 1036 Het bedrag vermeld in de tweede zin van punt 2. Inhoudelijke toelichting bedraagt niet 50, maar 49,5 miljoen frank (en is de optelsom van de basisallocaties vermeld in de eerste zin : 41,6 + 2,9 + 5,0). Samen met het bijkomend krediet van 14,2 miljoen frank voor de bijkomende opdrachten zoals vermeld in de volgende alinea wordt het totaal krediet van 63,7 miljoen frank samengesteld, zoals vermeld in de tabel.

DAB Vlaams Infrastructuurfonds

Pagina 1069 De vermelde basisallocatie onder de tabel : “73.11” behoort tot programma 64.00 in plaats van programma 64.10.

BIJLAGE II**HET INDICATIEF MEERJARENPROGRAMMA**

Art.73.11

Hoofdwegen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	MedeOpdrachtgever:
A001 vak1 R0(Machelen)-Zemst van km 0 tot 11,508										
954	0	11,5	Vernieuwen slijtlaag in beide richtingen	Or	100			0		
A001 vak2 Mechelen-R1(Berchem) van km 11,508 tot 35,169										
832	12,09	32,76	Vervangen metalen vangrails door New Jersey's in district Ruisbroek + aanleg dienstweg in middenberm	Ob				150		
A001 vak3 R1(Ekeren)-Hoogstraten van km 35,169 tot 69,637										
1680	35	69	Aanpassen van de bruggen ter gelegenheid van de aanleg van de HSL	Ok				4	neen	NMBS
1163	37,2	37,2	Aanpassing van het complex noord van de verkeerswisselaar E19/N1/N11 ter gelegenheid van de aanleg van de HSL	Id				262		
1681	66	69,3	Aanpassing verkeerswisselaar in de zone van de bedrijventzone te Meer :deel ten laste van AWV en raming pro memorie	Id				1	neen	NMBS/ Bedrijvenzone/
A002 vak1 Ned.grens(Maasmechelen)-Halen van km 0 tot 50										
610	-1	-1	A2-A13:Plaatsen geluidsschermen.	G	40			0	5	
1274	-1	-1	A- N-: Structurele herstellingen en schilderwerken kunstwerken.	Ok	40	40	40	0		
809	24,5	26,5	Wegwerken spoorvorming en aanleggen nieuwe slijtlagen op A2 in Limburg	Or	30	30	30	0		
614	38	39,5	Herinrichting Verkeerswisselaar A2 - A13 te Lummen	Wo	5		50	700		

Hoofdwegen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
A002 vak2 Diest-A3(Bertem) van km 50 tot 87,58										
632	50	68	Vak Aarschot - Halen: Beplantingen	A				15		
1650	63,4	63,66	Aanleg wachtbekkens, verbeteren waterafvoer te Rillaar, Holsbeek en Leuven.	Or				30		
1651	68,4	71	Oppervlaktebehandeling te Geirode en Nieuwrode (Aarschot en Holsbeek)	G				25		
A003 vak2 R0(Kraainem)-Hoegaarden van km 6,063 tot 44,196										
794	3,3	55,1	Herstellen op- en afritten Woluwelaan, Bertem, Leuven, Boutersem, Tienen en Walshoutem	Or				80		
792	5,9	6,3	Bruggen NE, ZE, W en B9 te St. Stevens-Woluwe Vervangen hardsteen en leuning, herstellen brugdekvoegen, vernieuwen brugdekleuning en waterafvoer.	Ok		70		0		
1644	5,9	6,3	Bruggen ZI - NI - O : sanering (verharding, voegen,...) te St. Stevens-Woluwe (Zaventem)	Ok				45		
1656	9	16	Overlagen van het doorlopend gewapend beton te Zaventem, Kortenbergh, Bertem	Or				75		
638	16,4	16,8	Geluidswerende maatregelen t.h.v. Bertem (richting Luik)	G		25		0	5	gemeente Bertem
1295	18,25	24	Overlagen van het doorlopend gewapend beton met SMA - vak Bertem – Leuven	Or				55		

Hoofdwegen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
A004 R0(Hoeilaart)-richting Namen van km 3,9 tot 13,475										
1564	6	6	Aanpassingen aan de op- en afrit Jezus-Eik in de richting van Brussel	Wo		10		0		
641	7,6	12,5	Bruggen B4 - B10 - B11 te Overijse - Vernieuwen bruggen	Ok				100		
A007 R0(Drogenbos) - richting Bergen van km 0,367 tot 13,332										
1647	5	10	Vernieuwen verhardingen te	Or				50		
A008 R0(Halle) - richting Doornik van km 4,018 tot 7,668										
749	-1	-1	E429 - Oprit richting Brussel (overbrugging) te Halle	Wo				60		
1642	0	4	E429 - Omvorming tot autosnelweg m.i.v. geluidsmaatregelen te Halle	Wo				1500		
A010 vak2 R0(Groot-Bijgaarden)-Affligem van km 1,1 tot 14,928										
645	1,1	14,9	Vernieuwen verharding - Groot-Bijgaarden - Affligem	Or		100		0		
967	3,1	3,2	Vernieuwen bruggen CXII te Hekelgem en CXXI te Groot-Bijgaarden.	Ok				50		
984	4	5	Geluidswerende maatregelen t.h.v. de Assestraat te St. Ulriks-Kapelle en t.h.v. de Brossaertstraat en Losstraat te Ternat	G	30			0	5	
985	7,7	11,03	Vernieuwen bruggen 39 bis te Ternat en CXV te Essene	Ok				50		

Hoofdwegen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
A010 vak3 Aalst-Aalter van km14,928 tot 72,13										
1709	-1	-1	Herinrichting toegangcomplex te Aalter	Wo				300		
1101	-1	-1	Geluidswerende schermen te Sint-Denijs Westrem en te Drongen	G			50	0	5	
1549	14,99	72,19	Vervangen van vetuste stootbanden	Ob		40		0		
646	25,27	46,2	Wegwerken spoorvorming	Or	75		50	0		
647	32,5	36,5	A10 - N42 - Herinrichten Toegangcomplex te Wetteren 2de fase: wegenis	Wo	160			0		
648	51,62	51,62	A10 - N466 - Aanpassing toegangcomplex te Drongen	Wo		125		0		
1108	62	72,19	Vervangen metalen stootbanden door New-Jersey's vak Aalter - West-Vlaanderen	Ob	40			0		
A010 vak4 Beernem-A18(Jabbeke) van km 72,13 tot 93,18										
643	72,13	93,18	Structureel onderhoud	Or		60	0	240		
1415	90,21	90,21	Jabbeke: bouwen van de Pelechybrug	Ok		40		0		
688	93,18	93,18	Aansluiting A10 - Noord	Wo	60			0		
A012 vak3 A1(Ekeren)- richting Bergen op Zoom van km 36,5 tot 54,185										
1311	40	42	Rechtstreeken Leugenbergbocht : vervolledigen project ingevolge eisen bouwvergunning : geluidsschermen e.a.	G		80		0		
7	42	46	Ombouw tot autosnelweg t.h.v. Leugenberg + complex t.h.v. Smalle Weg	Wo	15	100	100	70		

Hoofdwegen

ProjectNr van tot km omschrijving Rubriek 2000 2001 2002 Na 2002 MC Mede Opdrachtgever:

A013 vak1 R1(Wijnegem) – Meerhout van km 0 tot 48,46

1232 0 5 Herbouwen O-bruggen in de sectie Borgerhout-Ranst Ok 480

557 26,88 26,88 Herbouwen brug O25 Ok 0

A013 vak2 Ham – Riemst van km 48,46 tot 100,173

1523 48,2 55 Herstellen cement betonverhardingen(Punch-Out) - overlaging vak Ham-Beringen Or 40

1298 53,6 53,6 B 51. Vernieuwen kunstwerk Ok 0

1450 61,6 63,3 Renovatie t.h.v.verkeerswisselaar met A2. Or 100

679 62,5 57,3 Renovatie vak Lummen-Paai: rijrichting Antwerpen- 2°fase Or 240 0

A014 vak1 Menen - Waregem van km 0 tot 26,38

1590 -1 -1 Geluidsmuren O.L.-Vrouw Ter Spiegelstraat "wijk Rodenburg" G 30 0 5

682 0 26,38 Structureel onderhoud - K.W.S.-verharding Or 60 60

1011 0 26,38 Vernieuwen veiligheidsstootbanden Vb 20 0

1020 0 26,38 Aanleg derde rijstrook Kortrijk-Waregem Wo 150

1380 1 9 Vak Franse grens - Kortrijk. Aanleg derde rijstrook Franse grens - Kortrijk. Wo 100

1379 9 1 Vak Kortrijk - Waregem Aanleg derde rijstrook Kortrijk Franse grens Wo 100

Hoofdwegen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
-----------	-----	--------	--------------	---------	------	------	------	---------	----	---------------------

A014 vak2 Kruishoutem – Kruibeke van km 26,35 tot 97,4

684	51	97,4	Vervangen metalen stootbanden door New-Jerseys - Vak St.Niklaas - Lokeren - Gent	Ob	35	35	35	0		
-----	----	------	--	----	----	----	----	---	--	--

1113	90	97	Herstellen stroefheid en/of spoorvorming	Or	50	50	50	0		
------	----	----	--	----	----	----	----	---	--	--

A017 A8(Doornik) - A10(Oostkamp) van km 17,517 tot 68,073

685	17,51	47	Structureel onderhoud - k.w.s.- verharding	Or				250		
-----	-------	----	--	----	--	--	--	-----	--	--

1592	24,9	25,5	Kortrijk (Marke), Gladiatorenstraat, geluidswerende maatregelen	G			30	0	5	
------	------	------	---	---	--	--	----	---	---	--

A018 Franse grens(Adinkerke) - A10(Jabbeke) van km 5,414 tot 47,36

687	5,414	47,36	Jabbeke. Verbinding A10 - A18	Wo		40		0		
-----	-------	-------	-------------------------------	----	--	----	--	---	--	--

1544	23	-1	Herstellen van de brug O16 te Nieuwpoort	Ok	15			0		
------	----	----	--	----	----	--	--	---	--	--

686	30,25	47,36	Vak Jabbeke-Middelkerke, aanleggen slijtlaag	Or	60		60	0		
-----	-------	-------	--	----	----	--	----	---	--	--

1416	41,49	-1	Roksem. Vernieuwen van de brug	Ok				20		
------	-------	----	--------------------------------	----	--	--	--	----	--	--

A021 A13(Ranst) - richting Eindhoven van km 9,51 tot 59,019

1334	28,22	37,5	Overlaging vak Wechelderzande - Turnhout	Or				240		
------	-------	------	--	----	--	--	--	-----	--	--

E404 vanaf N049 tot afleidingskanaal van km 18,4 tot 24,35

626	18,4	23,45	Oostelijke ontsluiting haven Zeebrugge tot afleidingskanalen Westkapelle	Wn				1700		
-----	------	-------	--	----	--	--	--	------	--	--

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N049	vak1 A14(L,O)-Maldegem	van km	0 tot 70,188							
1132	6	6	Herinrichten van Hollands complex twee rotondes op N450 te Kallo	Wo				90		
1133	10,3	11,62	Complex Havenweg met integratie complex N451: Pro Memorie	Wo				1		
672	19	30,2	Plaatselijke verbreden en verhariden van noordelijke uitbatingswegen en aanpassing van het landbouw- en fietsverkeer	Wo		35		35		
659	24,2	24,6	Inrichting nevenbedrijf te	B			45	0		
651	29	32,04	Herstellen spoorvorming, stroefheid, betonverhardingen	Or		50	50	100		
662	30,1	30,25	Toegangscomplex t.h.v. de Kruisstraat te Wachtbeke	Wo				150		
664	34,15	34,15	Brug Ramonshoek te	Wo	100			0		
667	35,5	36,5	Viaduct in N49 over Langelede te Wachtebeke	Wo	250			0		
1550	37,7	38,2	Vervolledigen verkeerswisselaar N49-R4 oostelijke oever te Zelzate (Noord)	Wo				150		
656	37,7	38,2	Vervolledigen verkeerswisselaar N49 - R4 oostelijke oever te Zelzate (Zuid)	Wo		75		0		
650	41,15	70,18	Vak Maldegem - Zelzate. Verdere ombouw tot Autosnelweg	Wo				1000		
1707	45	45,2	Vak Maldegem-Zelzate. Brug in de N458 te Assenede	Wo				30		

Hoofdwegen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1551	58,77	58,77	Bouwen van verkeerswisselaar N49-R4 (westelijke oever) te Zelzate - 2de fase	Wo			315	0		
N049 vak2 Damme-Maroudreef (Westkapelle) van km 70,188 tot 79,8										
1240	70,18	79,8	Ombouw N49 tot autosnelweg.	Wo			750			
R000 Hoeilaart – Dilbeek van km14,17 tot 52,9										
588	-1	-1	FAST-project	B						
				Or	5	5	5	15	1172	-1 -1
					50	50	50	150		
1637	14,2	22	RO-vak: Waterloo - Leonardkruispunt Modernisering van de rijweg te Hoeilaart	Or				100		
535	17,9	18,3	Sanering tunnel Groenendaal	Ok				100		
1638	21,5	22,5	RO- kruising met A4 (E411). Niet gelijkgrondse kruising richting Namen te Tervuren	Wo				500		
986	21,75	22,45	Sanering Leonardtunnel - niveau -2	Ok				200		
534	22	22	Herinrichten kruispunt "Leonard"	Id		50		0		
1639	24	26	RO- vak: Leonard - Vier-Armen Ombouw tot 2x3 rijstroken - gemeente Kraainem	Wo				500		
1635	25	30	RO - vak Vier Armen - A3(E40) Structureel onderhoud - rijwegverharding te Wezembeek-Oppeem	Or				50		
1641	29	35	RO - vak A3(E40) - A1. Aanleg laterale wegen (rangeerweg)	Zd				1000		

Hoofdwegen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
519	30	34,5	Machelen-Zaventem: 4de rijstrook tussen E19(A1) en E40(A3) in beide richtingen	Wo				100		
512	30,2	30,2	Zaventem: Vervangen van de brug B16 Diegem: Bruggen R21, R22, D7, D6 en D3 : herstellen voegen, vernieuwen waterafvoer, opkrikken landhoofden en aanpassen talud	Ok 592 Ok	32,5	32,5		100 100		
581	34,5	42	Vilvoorde-Grimbergen: 4de rijstrook tussen E19(A1) en A12	Wo				250		
508	35,5	37,5	Vilvoorde: Vernieuwen voegen van de toegangsbruggen van het viaduct R7	Ok	50	50		0		
587	42	42	Wemmel-Zellik: vervangen bruggen W20 en W21 te Strombeek-Bever	Ok				60		
1643	42,5	45	RO- Vak: A12 - Wemmel Vernieuwen rijwegverharding te Wemmel en Strombeek	Or			100	0		
584	43	47	Wemmel-Zellik: verbreding tot 2x4 en modernisering	Wo	250			650		
R001 A1(Ekeren)-A11(LO) van km 0 tot 17,03										
19	0	16	FAST-project	B	3	3	3	6		
26	0	17	HAALBAARHEIDSTUDIE : Grondige vernieuwing wegverharding ring te Antwerpen, herstellen fundering, afwatering en drainering, aanleg geluidsarme toplaag : technische, financiële en economische aspecten	Or	20			0		
Totaal Hoofdwegen					1333	1663	1203	13249		

Primair I

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
A010 vak5 A18(Jabbeke) - Oostende(rond punt) van km 93,18 tot 104,489										
698	72,13	72,13	Herbouwen van de Vijvestraat	Ok			25	0		
1263	99	99	Oudegem : aanleg op- en afrit richting Brussel - ontsluiting Plassendale	Wo			50	0		
955	103,7	103,7	Herbouwen van Schorredijkbrug	Ok		55		0		
A012 vak1 R0(Strombeek-Bever)-Kapelle old Bos van km 1,258 tot 15,763										
992	4,75	7,8	Geluidsabsorberende toplaag in beide richtingen	G	160			0		
709	9	15,76	Verdere ombouw van de A12 tot autosnelweg in de provincie Vlaams-Brabant	Wo				500		
1645	12,5	15,8	Vernieuwen rijweg in de richting van Antwerpen te Londerzeel	Or				20		
A012 vak2 Willebroek-R1(Antwerpen) van km 15,763 tot 36,499										
1689	22	23	Definitieve maatregelen : wateruitrede uit taluds en wegdek en waarborgen stabiliteit in-situgebouwen van de Rupeltunnel op basis van studie 1999	Ok	30			0		
897	22,19	22,23	Puurs : Rupeltunnel : Vervangen van leisteenbekleiding in zuidelijke toegang	Ok				20		
1540	31	33	Dringende herstelling wegdek, waterdichte rol en leuningen op viaduct Wilrijk	Ok	130			0		
A201 ontw1 aansi.Zaventem A3(aansi.21)-Zaventem van km 3,5 tot 4,2										
727	3,5	4,2	Verbindingsweg vanaf A3(Sterrebeek) tot luchthaven	Wn				200		2

Primair I

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
A201 ontw2 aansl.Zaventem A1(aansl.12)-Zaventem van km 3,5 tot 4,2										
1041	0	0,2	Aanleg ongelijkgronds kruispunt N211xN21 (BRUCARGO)	Id	150			0	18	
1037	3,5	4,2	Verbindingsweg vanaf A1 tot parking luchthaven. Vervolledigen complex Machelen (aansl.12)	Wo	200			0	2	
N016 vak3 A12(Willebroek-Noord) – Temse van km 11,428 tot 22,87										
31	19,3	20,7	Bornem-Hingenesteeweg, Roddam, Vitsdam 2° fase	Zv	145			0	18	
N016 vak4 Temse - A14(aansl.15) van km 22,87 tot 27,73										
1141	24,45	24,85	Herinrichten kruispunt Doornstraat te Temse	Id				35	18	
713	26,51	28,3	Structureel onderhoud en plaatsen van stootbanden	Or	90			0		
N019 vak4 R14(Geel-Zuid) - A13(Geel aansl.23) van km 18,814 tot 22,698										
974	18,8	21,99	R14 tot Geel Punt :	Wo				120	16	
973	21,69	22,69	Geel Punt tot A13 : Verbetering doorstroming : bouw twee rotondes	Id	60			0	16	
N031 A10(Oostkamp) - Zeebrugge(haven) van km 0 tot 18,983										
1084	0	18,98	Wegwerken van spoorvorming	Or		50		30		
623	0	18,98	conflictvrij maken met gescheiden verkeersafwikkeling: Charouseweg en legeweg	Wo		200	150	0	16	
621	0	18,98	conflictvrij maken met gescheiden verkeersafwikkeling: waggelwater en Witte	Wo		250		0	16	

Primair I

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
622	0	18,98	conflictvrij maken met gescheiden verkeersafwikkeling: Astridlaan en Albert I-laan	Wo		300		0	16	
N060 vak2 A14(Zevergem) - A8 van km 7,687 tot 38,302										
720	20,15	20,15	Herinrichten kruispunt te Oudenaarde(Graaf van Landststraat)	Iv	15			0	18	
717	25,8	26,3	N8 te Oudenaarde - aanleg rotonde	Iv	20		0	18		
715	32,9	33,9	Omliegging Ronse - noordelijk gedeelte tot en met de N425	Wn				140	1,2	
1149	33,9	38,30	Omliegging Ronse - resterende wegenis	Wn				700	1,2	
1148	33,9	38,30	Omliegging Ronse - overbrugging N36	Wn				80	1, 2	
721	33,9	38,30	Omliegging Ronse tunnel Wittentak	Wn				250	1,2	
N071 vak2 R14(Geel) – Balen van km 2,5 tot 18,345										
53	2,5	5	Verbetering verbinding tussen ring Mol en ring Geel	Wo				120	16	
1686	2,5	18,34	studie streefbeeld N071 van Ring van Geel tot N74 :provincie-overschrijdende studie	Wo	10			0	19	
54	8,435	8,435	Mol:Herinrichting kruispunt Borgerhoutse dijk	Iv		40		0	18	
55	9,727	9,727	Mol:Herinrichting kruispunt N71-Molderdijk	Iv	20			0	18	

Primair I

ProjectNr van tot km omschrijving Rubriek 2000 2001 2002 Na 2002 MC Mede Opdrachtgever:

N071 vak3 Lommel - N74(Neerpelt) van km 18,345 tot 31,176

726 25 25 Aanleg rotonde N746 (Stationsstraat) te Lommel Iv 50 0 18 Lommel

N074 vak2 A2(Houthalen-Heilichteren)-rotonde Hechtel van km 57 tot 85,972

819 -1 -1 Omlegging te Houthalen-Heilichteren Wn 1200 2

1447 9 9 Herinrichting aansluitingen complex A2 te Houthalen-Heilichteren en te Zonhoven Id 10 18

723 64,6 67,4 Kunstwerken,grondwerken en verhardingen op het vak Hechtel - Heilichteren Wn 50 200 0 2

814 67,4 79 Aanleg tweede rijbaan vak Overpelt-Heilichteren Wn 180 180

R004 R4(West) -A10(Drongen) – Zelzate van km 36 tot 61,309

690 33,5 36 Aansluitingscomplex t.h.v. Flandersexpo Wo 250 0 16

1138 42 50 Aanleg van laterale wegenis met fietsersvoorziening. Wo 30 16

1139 44 44 Bouwen van fietserskoker t.h.v. de Vrouwenstraat. Wo 20 16

1339 45,93 46,3 R4-studie voor het bouwen van een ongelijkvloerse kruising t.h.v. kruispunt te Evergem Wo 27 0

1135 45,93 46,3 Bouwen van een tunnel in R4 onder trambaan, Evergemsesteenweg en N456 m.i.v. aanpassingswerken van bestaande spoorwegbrug. Wo 475 16

1562 46,5 47 R4 Ondertunneling Langerbrugstraat Wo 300 16

Primair I

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
629	48,8	48,8	Bouwen kunstwerken in vak N458-N49 : ondertunneling t.h.v. Elslø	Wo				300	16	
1136	50	50	Bouwen van een brug over R4 t.h.v. N458 Drogenbroodstraat.	Wo				70	16	
628	50	57,6	heraanleg 1e rijbaan op vak N458/N49	Or		200		0		
1134	51,48	51,48	Bouwen van verkeersuitwisselaar met aansluiting op N458	Wo				560	16	
1561	52	52	Bouwen van fietsersbrug t.h.v. Hoogstraat	Wo				20	16	
630	55,5	55,5	Bouwen kunstwerken in vak N458-N49: Ondertunneling Riemsesteenweg	Wo				220	16	
Totaal Primair I					807	905	1405	5590		

Primair II

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
-----------	-----	--------	--------------	---------	------	------	------	---------	----	---------------------

A019 vak2 A17(kortrijk)-E42(A25-frankrijk) van km 0,824 tot 23,148

956	9	15	Structureel onderhoud	Or	30		30	100		
-----	---	----	-----------------------	----	----	--	----	-----	--	--

N003 vak4 N3(Tiensestw) - N3(Luikerstw. St Truid.) van km 60,173 tot 63,421

744	61,5	62,5	Vervollediging bestaande complex N3/N80	Iv			30	0	18	St.Truiden
-----	------	------	---	----	--	--	----	---	----	------------

1448	63,5	63,5	Rotonde aansluiting N3e	Iv				25	18	
------	------	------	-------------------------	----	--	--	--	----	----	--

N008 vak6 A18(aansl.1a) - N396(Koksijde) van km 145,2 tot 150,918

1388	145,6	147,7	Veurne: Westelijke omleiding Veurne. Structureel onderhoud.	Or				50		
------	-------	-------	---	----	--	--	--	----	--	--

1386	147,7	147,7	Veurne: aanleg rotonde aan kruispunt N8/N35	Id				15		
------	-------	-------	---	----	--	--	--	----	--	--

N009 vak2 R0(aansl.10 - N9(oude weg = N9c) van km 6,072 tot 8,03

1040	6,072	8,03	Herstellen punch-out en overlag van de doorlopend gewapend betonverharding	Or	35			0		
------	-------	------	--	----	----	--	--	---	--	--

N019 vak2 A21(aansluiting 24) - R14(Geel-Noord) van km 1,608 tot 14,865

52	8	14	Wegverharding tussen rotonde N19/N123 en ring Geel	Wn			60	60	2	
----	---	----	--	----	--	--	----	----	---	--

59	8,5	8,5	Tunnel t.h.v.Hoge Mouw (landschapsstudie t.g.v. MER) en uitvoering	Wn		330		0	2	
----	-----	-----	--	----	--	-----	--	---	---	--

45	12,8	12,8	Kunstwerken in de zone ring geel - omleiding Kasterlee	Wn				65	2	
----	------	------	--	----	--	--	--	----	---	--

N025 vak1 A3(aansl.23)Haasrode-N3(Korbeek-Lo) van km 0 tot 3,054

1083	1,5	3,5	Herinrichting van het complex A3/N25 d.m.v. twee rotondes	Wo			55	0	18	
------	-----	-----	---	----	--	--	----	---	----	--

Primair II

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N029 vak2 A3(aansl.25)Tienen - R27 van km 54,386 tot 56,1										
816	54,5	54,5	Fietserstunnel in de fietsverbinding Hoegaarden-Tienen onder de N29	F			30	0	12	
N029 vak6 A13(aansl.26) - N72(Beringen) van km 85,001 tot 87,447										
811	85	86	Renovatie rijweg in	Or			40	0		
N036 vak2 A17(aansl.6)Rumbeke-N32/R32Roeselare van km 13,135 tot 17,344										
1375	13,13	13,84	Roeselare: doortocht Diksmuidesteenweg	D				30	3	
N036 vak3 A17(aansl.6)Rumbeke van km 17,344 tot 23										
1344	17,34	23	Structureel onderhoud	Or				10		
1074	18,8	18,8	Herinrichten kruispunt Krekelmotestraat - Leenstraat	Id	15			0	18	
1075	19,8	19,8	Herinrichten kruispunt Meensesteenweg Vandenbogaerdeaan	Id	15			0	18	
1067	20,9	20,9	Herinrichten kruispunt Kortrijksestraat en Ondankstraat	Id	15			0	17,18	
N037 vak2 A10(aansl.11)-N35/N37 van km 2,832 tot 11,382										
1284	6,3	11,3	Tielt-Ruiselede: herstellen spoorvorming	Or				20		
N037 vak3 N35/N37(Ringlaan-Tielt)- tot Pittem van km 11,382 tot 15,988										
1362	14	16	Pittem Tielt. Structureel onderhoud - herstellen betonplaten	Or				30		

Primair II

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
-----------	-----	--------	--------------	---------	------	------	------	---------	----	---------------------

N037 vak4 Pittem - A17(aansl.8)Ardoole van km 15,988 tot 23,963

1360	20,8	22,6	Ardoole (Oostlaan) Structureel onderhoud	Or			60	0		
------	------	------	---	----	--	--	----	---	--	--

N038 vak2 A17(kortrijk)-E42(A25-frankrijk) van km 0,735 tot 14,097

1619	2,87	2,87	Ieper (Vlamertinge). Herinrichten kruispunt met de Pilkemseweg.	Iv				12	18	
------	------	------	---	----	--	--	--	----	----	--

1620	5,066	5,066	Ieper. Herinrichten kruispunt N038 met de N008 (Veurnseweg)	Iv				12	18	
------	-------	-------	---	----	--	--	--	----	----	--

1090	7,78	7,78	Ieper kruispunt Rodenbachlaan met de N38	Iv		40		0	18	
------	------	------	---	----	--	----	--	---	----	--

1617	8,7	8,7	Vlamertinge (Ieper). Herinrichten kruispunt N038 met de Bellestraat.	Iv			12	0	18	
------	-----	-----	--	----	--	--	----	---	----	--

N038 vak3 A17(kortrijk)-E42(A25-frankrijk) van km 14,097 tot 19,81

1397	14,09	19,81	Vak Poperinge - Abeele. Ontdubbeling	Wo				250	16	
------	-------	-------	---	----	--	--	--	-----	----	--

N041 vak2 N47 - A14(aansl.14) van km10,864 tot 26,537

1150	20,3	26,7	Herinrichting vak Hamme - Temse : wegvak zelf	Wo		210		100	16	
------	------	------	--	----	--	-----	--	-----	----	--

N042 vak2 A10(aansl.17 - N460(Schendelbeke) van km 1,317 tot 23,858

745	2,5	10,5	Aanleg tweede rijbaan vak Oosterzele - Balegem	Wo				250	16	
-----	-----	------	---	----	--	--	--	-----	----	--

1151	14,7	15,05	Aanleg van rotonde op het kruispunt met de N454 Langestraat te Zottegem	Iv	40			0	18	Gemeente
------	------	-------	---	----	----	--	--	---	----	----------

746	15,3	18	Deelvak Sint-Lievens-Esse(Herzele)	Wo		115		0	16	
-----	------	----	---------------------------------------	----	--	-----	--	---	----	--

Primair II

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N047 vak4 N445(Zele) - N70(Lokeren) van km 23,484 tot 29,004										
741	23,4	25,2	Herinrichting wegvak en kruispunten te Lokeren	Id	50			0	16	
N071 vak4 N74(Neerpelt) - N748(Hamont-Achel) van km 31,176 tot 36,386										
1449	32,5	35,5	Haalbaarheidsstudie en werken	Wo	1			180	19	
N073 vak2 N74brug Willemsvaart(Hechtel) van km 13 tot 30,5										
1626	13,9	14,2	Aanleg van rotonde N793 Millenstraat Bree	Iv			20	0	18	
813	15,5	15,5	Herinrichting kruispunt Meeuwkerkezel (N76) met onderdoorgang voor fietsers	Iv		25	25	0	18	
899	15,9	17,9	Aanleg van rotonde en fietspaden te Bree 1e fase	F	30	40	40	0	11	Bree
N074 vak1 R70(Hasselt) - A2(aansl.29) van km 0,67 tot 9,197										
1498	3	4	Aanleg busbaan.	Wv	30			0	8	
N075 vak2 A2 N750(Genk)-A2(aansl.32) van km 13,055 tot 15,304										
1499	12,9	13,2	Aanleg rotonde N75/N750 te Genk.(als poorteffect doortocht Europaan)	D	30			0	3	
N075 vak3 A2(aansl.32) N78(Dilsen) van km 15,304 tot 29,33										
820	15,5	15,5	Aanleg rotondes t.h.v.complex E314 te Genk-Oost	Iv				60	18	Genk
1454	27,5	27,5	Herinrichting kruispunten Pannenhuisstraat, Siemenslaan en Nijverheidslaan.	Iv	30			0	18	

Primair II

ProjectNr van tot km omschrijving Rubriek 2000 2001 2002 Na 2002 MC Mede Opdrachtgever:

N076 vak2 A2(aansl.30) - A13(aansl.31) van km 11,854 tot 24,998

824 11,8 11,8 Rotondes complex 30 te Diepenbeek Iv 40 0 18 Diepenbeek

822 13,7 13,7 Conflictvrije regeling kruispunt N2 te Diepenbeek Iv 25 0 16

1502 16 16,5 Herinrichting en ongelijkvloerse kruising te Lutselus (Diepenbeek) D 250 3 3

823 17,9 24,8 Renovatie Westerring te Genk Or 40 0 16

1501 18 19 Reconstructie tot primaire weg te Genk. Wo 60 0 16

1500 24,9 25,3 Herinrichting aansluitingen complex A2 te Genk. Id 50 0 18

N079 vak2 A13(aansl.32) - N618(Berg)te Tongeren van km 22,5 tot 24,7

1503 20,5 22 Oostelijke indringingsweg te Tongeren. Wn 150 2 2

N080 vak2 A13(aansl.28) - N3(St.Truiden) van km 1,8 tot 18,363

736 1,2 1,8 Herinrichten kruispunten complex A 13 en N722 met N80 te Hasselt en aanleg carpoolparking Id 80 30 18 Hasselt

1459 6 16 Oppervlaktebehandeling te St.Truiden Or 30 0 18

825 17 19 Herinrichting kruispunten Oostelijke omlegging met N722, N79 en N3e te St. Truiden Iv 40 0 18 St.Truiden

Primair II

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N264 A2(aansl.15)Leuven-R23(Leuven) van km 0 tot 3,044										
981	1,05	0,85	Herinrichten kruispunt met de Celestijnenlaan te Leuven.	Iv				40	18	
807	2,25	2,4	Herinrichting kruispunt met de N253 St Janbergsesteenweg te Leuven (rotonde)	Iv				50	18	
N325 N369(Slijpe) - N324 van km 0 tot 3,122										
1604	0	1,8	Structureel onderhoud Slijpe-Drieweg.	Or				20		
1110	0	3,111	Structureel onderhoud	Or				40		
N330 A18(aansl.2) - N396(Oostduinkerke) van km 1,145 tot 5,728										
1394	0	4	Veurne: Structureel onderhoud	Or				30		
N355 A18(aansl.3) - N396(Nieuwpoort) van km 5,265 tot 8,617										
1384	5,2	6,2	Nieuwpoort. Structureel onderhoud	Or				30		
N371 AX(E404) - N335(Blankenberge) van km 3,786 tot 10,686										
995	3,786	10,69	Dubbelrichtingsfietspad 1ste fase en 2de fase	F		60		40	11	
1395	3,786	10,69	Blankenberge: Structureel onderhoud	Or				80		
N377 A10(aansl.6 Jabbeke) - N9(vijfwegen) van km 1,39 tot 6,775										
1396	3	6,8	Vak Jabbeke - De Haan. Structureel onderhoud	Or				30		

Primair II

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
-----------	-----	--------	--------------	---------	------	------	------	---------	----	---------------------

N382 vak2 A14(aansl.5)-Waregem van km 8,217 tot 12,68

1129	9,24	9,24	Waregem, herinrichten kruispunt Vredestraat/Bieststraat	Iv			15	0	18	
------	------	------	---	----	--	--	----	---	----	--

1622	10,4	10,4	Waregem. Herinrichten kruispunt met de J. Duthoestraat.	Iv				10	18	
------	------	------	---	----	--	--	--	----	----	--

1497	11,29	11,29	Gemeente Waregem. Herstellen pijlers, voetgangersbrug Waterstraat.	Ok	5		0			
------	-------	-------	--	----	---	--	---	--	--	--

1130	11,74	-1	Waregem: herinrichten kruispunt Eikenlaan/Renthuisstraat	Iv		15		0	18	
------	-------	----	--	----	--	----	--	---	----	--

N397 Koning Albertlaan(N31)-R30(Brugge) van km 0 tot 2,875

1096	0,3	1,7	Gevaarlijke zone: Koning Albertlaan, kruispunt achterkant Station	Zv				70	18	
------	-----	-----	---	----	--	--	--	----	----	--

N424 R4(aansl.13) - R40(Dampoort) van km 0 tot 3,98

734	1,2	1,2	Brug over Handelsdok + aansluitende wegenis	Wn				290	2	
-----	-----	-----	---	----	--	--	--	-----	---	--

N466 A10(aansl.13) - R40(Rooigemlaan) van km 0 tot 5,589

732	5	5	Aansluiting E40 te Drongen - Rotonde met aansluiting op industriezone	Id		50		0	14	
-----	---	---	---	----	--	----	--	---	----	--

N702 R71vak2(Hasselt)- N76(Genk) van km 1,324 tot 9,296

827	1	3,5	Herinrichting vak Grote Ring Hasselt - Toegang LUC te Diepenbeek	Wv		30	30	60	16	Diepenbeek
-----	---	-----	--	----	--	----	----	----	----	------------

1505	10	12,1	Reconstructie Henry Fordlaan te Genk.	Wv				150	16	
------	----	------	---------------------------------------	----	--	--	--	-----	----	--

1504	14,3	14,3	Aanleg rotonde N702/N750.	Iv				60	18	
------	------	------	---------------------------	----	--	--	--	----	----	--

Primair II

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
R004 (binnen&buitenring:R4&R4a) van km tot										
689	29,5	32,5	Zuid uitbouw buitenring Zwijnaarde - Merelbeke	Wn			200	300	2	
R004 R4(Kennedylaan) – Rodenhuizetunnel van km tot										
1140	0	3,4	Bouwen Rodenhuizetunnel met verbindingen R4 west - R4 oost.	Wn				5000	2	
1552	0	15	Ombouw tot primair net II	Wo				1500	16	
1708	11,5	11,6	Aanleg hollands complex t.h.v. Skaldenstraat	Wo			150	0	2	
R006 A1(aansl.9)Mechelen-Noord-N15(St.Kat.W) van km 0,616 tot 11										
63	1,6	10	Mechelen-St.Katelijne-Waver: vervollediging en herinrichting ring Mechelen vak A1 - N15 Putsesteenweg : studie en uitvoering	Wn		160		480	2	
R008 A19(Kortrijk-West) - A14(aansl.2) van km 3,412 tot 15,5										
1591	2,3	2,9	Kortrijk. Bruyningstraat-Abdijlaan, geluidswerende maatregelen	G			15	0	5	
1027	3,412	15,5	Aanleg slijtlaag 2e fase (oostelijk deel)	Or				40		
1593	3,665	4,04	Kortrijk t.h.v. de wijk "Walle" Geluidswerende maatregelen	G			30	0	5	
R010 N180(N.laan)-N101(Schedel.)-N113(A.lei) van km 0 tot 10,346										
841	-1	-1	aansluiting Singel aan noordelijk wegennetwerk	Wo				315	16	
843	-1	-1	Ongelijkvloerse kruising Borsbeekbrug	Wo				315	16	
846	-1	-1	Ongelijkvloerse kruising Kolonel Silvertoplaan	Wo				315	16	

Primair II

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1694	-1	-1	aandeel AWV in de nieuwe ligging van de Slingel ter hoogte van het nieuwe Justitiepalais : raming pro memorie	Wo	1			0	16	
850	-1	-1	Ongelijkvloerse kruising Zurenborglei	Wo				315	16	
67	0	5,8	Antwerpen(Berchem):Herinrichting stationsomgeving : raming pro memorie	Wo	1			0	16	
844	0	16	Ongelijkvloerse kruising Grote Steenweg	Wo			15	300	16	
845	0	16	Ongelijkvloerse kruising Jan Van Rijswijcklaan - Karel Oomsstraat (studie en uitvoering)	Wo			23	450	16	
849	0	16	Ongelijkvloerse kruising Turnhoutsepoort :studie en uitvoering	Wo				315	16	
847	9	9	Ongelijkvloerse kruising Plantin en Moretuslei/Lt Lippenslaan	Wo		15	300	0	16	
R011 vak1 N12(Schilde) - A13(aansl.18)Wijnegem van km 0 tot 1,402										
73	1,4	1,5	Fietserstunnels Rond Punt Wommelgem	F	60			0	11	
R011 vak2 A13(Wommelgem) - A1(Mortsel) van km 1,402 tot 9,7										
851	3,8	8,1	Van A13 (Wommelgem) tot N173: Fietspaden	F		105	60	0	11	
R012 N1(Mechelen station)-N15(Nekerspoel) van km 2,143 tot 3,334										
855	2,143	3,1	Vak Kard. Mercierplein-Bleekstraat : Structureel onderhoud	Or		10		0		

Primair II

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
R013 N12(Turnhout-West) - N119(Turnh.Oost) van km 0 tot 6,899										
1692	0	7	opstellen van streefbeeld voor de R13	Wo	5			0	19	
1693	0,8	0,9	kruispunt met N140	Iv		25		0	18	
86	1,9	1,9	Turnhout:Kruispunt met steenweg op Tielen	Iv			25	0	18	
129	2,2	2,21	Turnhout:Voetgangerstunnel stadspark	F		30		0		
87	2,4	2,5	Turnhout:Kruispunt met N19	Iv				25	18	
131	4,146	6,899	Turnhout:Structureel onderhoud wegverharding	Or				40		
R016 N14(Lier-Lisp-Noord)-N13(Lier-Oost) van km 0 tot 7,004										
1695	0	13	Streefbeeldstudie ring van Lier	Wo	3			0	19	
133	3	5	Aanpassing kruispunten R16-N10 (kant Lier-Aarschot) en R16-N14 (kant Lier-Duffel) : zwarte punten	Iv	40			0	18	
R025 N223(Aarschot-Zuid)-N10(Aarschot-Noord) van km 0 tot 4,401										
1640	2,5	4,5	Herinrichting kruispunten en aanleg ventwegen	Wv				50	16	
R032 N32(Roeselare-Zuid)-N32(Roesel.Noord) van km 0 tot 7,123										
1616	1,7	1,7	Roeselare. Herinrichten van het kruispunt met de Ieperstraat.	Iv				12	18	
1372	3,638	3,638	Kruispunt R032 met Diksmuidsesteenweg.	Iv				15	18	
1614	4,7	4,7	Roeselare. Herinrichten kruispunt R032 met de Hoogledesteenweg.	Iv				12	18	

Primair II

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1371	4,703	4,703	Roeselare: kruispunt "Hoogledesteeweg"	Iv				15	18	
730	8,45	10,65	Omleiding Roeselare.eindfase	Wn	150			0	2,17	
R034 N32(Torhout-Zuid)-N32(Torhout-Noord) van km 0 tot 6										
1266	0	0,1	Aansluiting wegeniswerken 1ste fase	Wn	50			0	2,17	
1318	0,1	1	(Torhout-Noord) 2de fase	Wn		90		0	2,17	
R041 A10(aansl.19) - N9(Aalst-West) van km 0 tot 1,838										
1211	0	0,45	Herinrichten kruispunten te	Id				20	18	
R043 N499(Eeklo-Ursel) - N49/A11 van km 0 tot 4										
1154	2,461	3,5	Aanleg vak Nieuwendorpe-N499	Wn				75	2	
1153	3	3	Brug over Eekloose Vaart	Wn				60	2	
R071 Ring om Hasselt van km 0 tot 10,069										
748	5,4	5,6	N80 : conflictvrije regeling en onderdoorgang te Hasselt	Id	80			0	18	Hasselt
Totaal Primair II	671	1680	1445	12668						

Secundaire Wegen 73.11

Antwerpen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
B101 Utrit A1 te Mechelen(Zuid) van km 0 tot 1,812										
2	0	4	Mechelen: A1 complex Mechelen Zuid: ontsluiting industrieterrein via B101	Id			45	0	14	stad Mechelen
Algemene werken in de provincie Antwerpen van km-1 tot -1										
1247	-1	-1	Ontsnipperingsprojecten - later nominatief te bepalen.	B	10	10	10	20		AMINAL (MINA-plan)
176	-1	-1	Leveren en plaatsen van veiligheidsinrichtingen.	Ob	15	15	15	30		
585	-1	-1	Kleine herstellingen aan de kunstwerken.	Ok	35	30	30	60		
139	-1	-1	Aanbrengen functionele beplantingen op allerlei wegvakken - later nominatief te bepalen.	A	10	10	10	20		
177	-1	-1	Herstellen kws-verharding	Or	30	20	20	0		
164	-1	-1	Veilige schoolomgeving - later nominatief op te geven.	B	50	50	50	50		
162	-1	-1	Allerlei ingrepen van beperkte omvang met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid.	Iv	30	30	30	30		
1421	-1	-1	Onderhoudswerken aan alle hoogstammige bomen langs de N123 en N136 (district Geel)	A	5			0		
1246	-1	-1	Oppervlaktebehandeling op wegen en fietspaden	Or	12	10	10	0		
147	-1	-1	Bouwputten voor weeginstallaties - later nominatief te bepalen.	B	5	5	0	0		

Antwerpen

ProjectNr van tot km omschrijving Rubriek 2000 2001 2002 Na 2002 MC Mede Opdrachtgever:

155	-1	-1	Aanpassing en vernieuwing signalisatie.	S	20	20	20	60		
1245	-1	-1	Herstellen cementbetonverhardingen.	Or	0	0	0	0		
144	-1	-1	Aanleggen van autobusstanden en/of infostanden - later nominatief te bepalen.	B	5	5	5	10		
153	-1	-1	Aanleg carpoolparkings en P+R-parkings later nominatief te bepalen.	C	25	25	25	60		

N001 vak2 Mechelen - aansluiting Mechelen – Zuid van km 15,487 tot 17,062

863	15,45	17	Mechelen : Structureel onderhoud Brusselseseenweg	Or	20			0		
-----	-------	----	---	----	----	--	--	---	--	--

N001 vak4 Mechelen(R12) - Nederlandse grens (Wuust van km 18,782 tot 70,11

1330	18,78	21,5	Mechelen: Structureel onderhoud vak R12-Walem	Or	20			0		
1700	20,5	22	fietspaden R12-doortocht	F			40	0	11	
1331	27	31	Kontich: Structureel onderhoud	Or	20			0		
193	33,44	35,9	Mortsel doortocht	D				150	3	
194	40	41,5	Antwerpen : uitvoering : Leien , vak Mechelsesteenweg - Maria Theresialei (wordt samen uitgevoerd met deel Leien op N113 : project nr 335))	D	258			0	3	gemeente, De Lijn
178	40	42,2	Antwerpen: Tunnel t.h.v. Teniersplaats en Opera : haalbaarheidsstudie PPS	D	20			0	3	

Antwerpen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
195	45,1	48,5	Antwerpen:Herinrichting Bredabaan(Merksem)+ Vrije tram en busbaan (2°fase) en doortrekking tram tot Horstsebaan (aandeel AWV) (1° fase)	D		110		0	3	
N001a Leopoldstraat te Mechelen – Ontdubbeling van km 0 tot 0,571										
200	0	0,6	Mechelen:Leopoldstraat:Fietspaden + herinrichting	F	15			0	11	
N001b Colomastraat te Mechelen van km 0 tot 0,226										
1703	0	0,226	Herinrichting Colomastraat met oog op overdracht	B	5	0				
N001c Bussestraat te Rumst (verbinding N1 - A1 van km 0 tot 0,857										
232	0,3	0,857	Bussestraat:Structureel onderhoud	Or			25	0		
N010 vak1 Mortsel – Lier van km 0 tot 9,115										
234	0,1	1,11	Mortsel:Heraanleg doortocht (studie en uitvoering)	D	70			0	3	de lijn
242	3	8	Lier - Mortsel:Structureel onderhoud	Or	16	0				
N010 vak2 Lier – Booischot van km10,951 tot 28,874										
235	12,5	22,2	Lier - Aarschot:Fietspaden Lier - N15	F		25		0	11	
237	22,2	25,2	Lier - Aarschot:Fietspaden N015 - Lostraat	F	45			0	11	
238	25,2	28,87	Lier - Aarschot:Fietspaden Losstraat - grens Vlaams - Brabant	F			35	0	11	

Antwerpen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N011 Merksem – Kapellen van km 0 tot 11,009										
244	2,7	4,2	Mariaburg:Doortocht en aanleg fietspaden	D			50	0	3	

Antwerpen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1704	5,1	5,2	Afschaffen spoorwegovergang nr. 25-Aandeel AWW	Id				70		
N012 Antwerpen - Poppel van km 0 tot 56,6										
248	0	0,7	2°fase: Carnotstraat - Rooseveltplaats	D			120	0	3	NMBS
1713	1	2	Aandeel AWW in de werken ter hoogte van Cogelsplein : raming pro memorie	D				1		
264	13,92	14	Schilde: Rotonde aan de Rest(PVC)	Iv			15	18		
258	15,9	17	Schilde - Sint-Antonius: aanleg fietspad	F	20			0	11	
N013 Lier - Geel van km 0 tot 29,029										
270	0,4	3,7	Lier - Kessel: fietspaden	F	25	0	11			
271	10	14,45	Nijlen - Grobbendonk:	F		40		0	11	
272	14,9	18,5	Grobbendonk - Herentals: fietspaden	F	35			0	11	
1667	21,3	21,4	Herinrichting kruispunt N152 en N13 Primalux	Iv				60	18	
1669	27,4	27,7	Herinrichting kruispunt	Iv				40	18	

Antwerpen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N014 R16(Lier) – Meerle van km 17,045 tot 61,959										
292	17	22,5	Lier-N116 totale herinrichting + fietspaden + structureel onderhoud	Wv				112	16, 11	
1340	24	24,5	Herinrichting van het complex Massenhoven, nr 19 (A13)	Id				30	18	
277	25	28,65	Zandhoven: Doortocht	D				70		
285	32,49	35,64	Zoersel: Ringweg Zoersel (aanleg en onteigeningen)	Wn	40	65	80	0	2, 14	

Antwerpen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
299	38,2	43,3	Oostmalle - Rijkervorsel:Structureel onderhoud	Or	30			0		
279	42,9	44,72	Rijkervorsel: Doortocht	D		50		0	3	
N018 vak1 Mol – Balen van km 20,009 tot 30,943										
1235 303	19,5 24	21,6 30,94	Doortocht Mol Mol - Balen - Leopoldsburg: structureel onderhoud in samenwerking met Aquafin en aanleg vrijliggende fietspaden	D F		50		0 60	3 11	
N019 vak5 A13(Geel aansl. 23) – Ramsel van km 22,698 tot 39,539										
975	26,5	30	Herinrichting kruispunt met N127 en structureel onderhoud , in samenwerking met Aquafin, ten voordele van zwakke weggebruikers	F	40			0	18	
313	31	33,5	Herselt - Westerlo:Structureel onderhoud	Or	35		0			
N110 Mol - Meerhout - Genendijk (Ham) van km 0 tot 11,698										
1716	0	11	Aanleg fietspad Mol-Ham-Genendijk	F				100		
N111 Stabroek – Wuustwezel van km 0 tot 19,031										
328	0	4,5	Stabroek:Herinrichting wegvak	Wv			70	0	11, 16	
332	7,2	7,2	Kalmthout:aanpassen Canadezenlaan,Grensstraat	Iv	15			0	18	
N113 Amerika- en Britse Lei te Antwerpen van km 0 tot 1,244										
335	0	1	Antwerpen: Leien vak Bolivarplaats-Mechelsesteenweg (cfr N1 : project 194)	D	490	258		0	3	De Lijn, stad Antwerpen

Antwerpen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N114 Ekeren (N180) (Antwerpen) – Stabroek van km 0 tot 10,193										
878	6,4	10,19	Ekeren-Stabroek : Structureel onderhoud	Or			15	0		

Antwerpen

ProjectNr van tot km omschrijving Rubriek 2000 2001 2002 Na 2002 MC Mede Opdrachtgever:

N115 Merksem (Antwerpen) – Hoogstraten van km 0 tot 28,394

340 0 0,5 Merksem: Doortocht te koppelen met doortocht N1 te merksem

D 20 0 3

345 8 8,1 Brecht(St.Job): herinrichting kruispunt met Andrélaan

Iv 10 18

341 10,4 10,8 Sint-Job in t Goor: Doortocht

D 20 3

346 10,5 16 Brecht - St.-Job:Structureel onderhoud + Aquafin

Or 120

344 14,5 19 Brecht: Ringweg Brecht

Wn 40 135 2

342 20 21,8 Brecht: Doortocht St.Lenaerts

D 50 3

N116 Borgerhout (Antwerpen) – Nijlen van km 0 tot 18,174

357 0 1 sectie Singel-Lt Lippenslaan : fietspaden en aanpassing kruispunten ter beveiliging van de schoolomgeving

F 30 0 11

353 1 2 Antwerpen: fietspaden en kruispunten vak Lt.Lippenslaan tot N116a ter beveiliging van de schoolomgeving

F 30 0 11

1333 10 10 Ranst: Herinrichting kruispunt Doggenhoutstraat

Iv 5 18

355 14,7 18,17 t Veer - Nijlen: fietspaden

F 25 11

Antwerpen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N117 St-Job-In-'t-Goor (Brecht) – Essen van km 0 tot 21,494										
1327	0	0	St.-Job-in-'t-Goor: Herinrichting kruispunt met N115	lv				7	18	
1326	0,8	0,9	Oostelijke uitgang E19: Bouwen van een rotonde	ld			20	0	18	
369	9,1	9,4	Kalmthout: Herinrichting krpt.Heikantstraat	lv	20			0	18	

Antwerpen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
359	10,8	13,45	Kalmthout: Doortocht Achterbroek(1 ^{ste} fase km10,8 - 11.7, 2 ^{de} fase km11.7 - 13.450	D	30			0	3	gemeente
N118 Geel - Retie - Weelde (Ravels) van km 0 tot 31,281										
1675	12	12,5	Herinrichting kruispunt met "ring" te Retie	Id				25		
373	17	19	Retie - Arendonk: fietspaden	F				55	11	
371	19	19,8	Arendonk: Doortocht	D	15			0	3	
N121 Brasschaat – Schilde van km0 tot 9,438										
1532	0,8	0,9	Herinrichting kruispunt met Miksebaan	Iv			15	0	18	
386	3,1	6,1	Schoten - s Gravenwezel: Heraanleg doortocht m.i.v. fietspaden	D		60		0	3	
387	6	9,438	s Gravenwezel - Schilde: fietspaden(alternatief 5)	F	6			0	12	
N122 Hoevenen (Rp. Havenweg) – Essen van km 0 tot 15,389										
399	0	6	Kapellen: Structureel onderhoud	Or			10	0		
N123 Herentals – Postel van km 0 tot 33,325										
1674	20	20,1	Kasterlee-Retie : herinrichting kruispunt met "ring" te Retie	Id				25	18	
403	24	29	Van ophaalbrug tot aansluiting N136:Structureel onderhoud	Or	40		0			

Antwerpen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
-----------	-----	--------	--------------	---------	------	------	------	---------	----	---------------------

N124 Turnhout – Hoogstraten van km 0 tot 15,244

406	6,2	12,2	Hoogstraten(Wortel) - Merksplas: fietspaden : aanleg	F		40		0	11	
-----	-----	------	---	---	--	----	--	---	----	--

410	6,2	12,2	Hoogstraten(Wortel) - Merksplas: fietspaden 1 ^{ste} fase : onteigening aan de noordkant	F	40			0	11	
-----	-----	------	--	---	----	--	--	---	----	--

N125 Essen - Nederl.grens van km 0 tot 6,498

Antwerpen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
419	0	1,5	Doortocht Essen	D				20	3	
1683	1,5	1,5	Herstellen spoorwegbrug en opritten	Ok	15			0		
N126 Geel – Laakdal van km 0 tot 10,785										
1685	-1	-1	Herstel duiker Drijloop	Ok	3			0		
1261	1,2	2,8	Geel : fietspaden Geel - Tessenderlo (Winkelom)	F	35			0	11	
N128 Meerle (Hoogstraten) - Baarle-Hertog van km 0 tot 3,022										
882	0,5	2,5	Meerle : Ulicotensteenweg : Aanleg betongreppels	Or			4			
N129 Schijnpoort - Noorderlaan te Antwerpen van km 0 tot 2,593										
883	0	0,75	Groenendaallaan -vak Lambrechtshoekelaan-Noorderlaan : Structureel onderhoud	Or			6			
N131 St-Lenaarts (Brecht) – Merksplas van km 0 tot 13,935										
428	0	0,5	St.Lenaarts: Doortocht	D				20	3	
432	0	4	Sint-Lenaarts - Rijkvorsel: structureel onderhoud	Or				17		

Antwerpen

ProjectNr van tot km omschrijving Rubriek 2000 2001 2002 Na 2002 MC Mede Opdrachtgever:

N133 Westmalle (Malle) – Essen van km 0 tot 7,072

461 4,3 5,2 Malle - Brecht: fietspad (gedeeltelijk gecombineerd met riolering gemeente in 1999) F 10 50 11

1714 8 9 Aandeel AWV in het verleggen van de verkeerswisselaar naar aanleiding van de aanleg van de ring rond Brecht, het NMBS-station aldaar en de aanleg van de HSL Wn 200

465 9 13 Brecht - Wuustwezel: Structureel onderhoud Or 20

Antwerpen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
467	15,5	25,5	Wuustwezel - Essen: Structureel onderhoud - 2 fasen	Or				35		
459	25,7	27,1	Doortocht Essen	D				30	3	
N134 Lichtaart (Kasterlee) - Poederlee (Lille van km 0 tot 6,034										
469	0,5	0,6	Lichtaart: kruispunt "Kapelhof"	Iv				5	18	
N144 Hoogstraten - Braken (Wuustwezel) van km 5,215 tot 11,375										
477	0	5	Hoogstraten - Loenhout: fietspaden	F				50	11	
887	0	8,3	Hoogstraten-Wuustwezel : Structureel onderhoud	Or	25			0		
478	5	11,37	Loenhout - Wuustwezel: fietspaden	F				50	11	
N148 Antwerpen - Hemiksem van km 0 tot 5,842										
480	0,3	3,95	Antwerpen - Hoboken: Doortocht St.Bernardsesteenweg :	D	110	100		0	3	
N152 Olen - Herselt van km 2,316 tot 13,27										
484	2,1	13	Olen - Zoerle Parwijs: Structureel onderhoud + overdracht van gedeeltes binnen de ring aan de gemeente	B			25	0		

Antwerpen

ProjectNr van tot km omschrijving Rubriek 2000 2001 2002 Na 2002 MC Mede Opdrachtgever:

N153 Herentals - St-Lenaarts (Brecht) van km 0 tot 25,831

1715	2	11	aanleg ontbrekende fietspaden langs N153 tussen Herentals en Weelderzande	F				100		
491	2,3	7,53	Herentals - Lille: Structureel onderhoud	Or				49		
489	5,45	5,46	Herinrichting kruispunt aan Sassenhout(PVC)	Iv				15	18	
493	24	25,8	St.Lenaarts: verharden van tussenberm	Or				5	0	

Antwerpen

ProjectNr van tot km omschrijving Rubriek 2000 2001 2002 Na 2002 MC Mede Opdrachtgever:

N154 verbinding N133 - N153 te St-Lenaarts van km 0 tot 0,81

498 0 0,8 St.Lenaarts: verhardten tussenberm Or 5 0

N171 Edegem (N1) - Krekelenberg (Niel) van km 0 tot 6,585

510 0 6,585 Ontsluiting Industriezone Krekelenberg te Niel : vak Potaerdestraat - A12: aansluiting met en aanleg van rotonde op aangelegde bruggen over de A12 Wn 60 0 2 Aquafin

890 0,55 0,55 Edegem : Herinrichten kruispunt Boniverlei-Hovestraat Id 10 0 18

891 1,35 1,45 Edegem : Herinrichting kruispunt Boniverlei-Buizegemlei Id 10 0 18

892 2,5 2,6 Kontich : Herinrichten kruispunt Villermontstraat Id 15 0 18

517 3,75 6,585 Vak Pierstraat - Eikestraat: Structureel onderhoud Or 10 0

N174 Geel – Vorst van km 0 tot 4,79

596 4 4 Herstellen brug te Laakdal Ok 10 0

N177 Antwerpen - Breendonk (Parallelwegen A1 van km 0 tot 15,617

1236 2 3 kruispunt N186 +fietspad F 40 0 11

896 6,1 10,2 Vak Aartselaar-Wilrijk : Structureel onderhoud (richting Antwerpen) Or 60 0

530 6,6 9,5 Vak Aartselaar - Wilrijk (richting Brussel): Structureel onderhoud Or 55 0

894 14 15 Vak Zeekanaal-A12 richting Brussel : Structureel onderhoud + fietspaden F 40 0 11

Antwerpen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N180	Noorderlaan te Antwerpen	van km 0	tot 1							

Antwerpen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1237	1	3	Antwerpen structureel onderhoud Noorderlaan	Or			50	0		
N227 Europalaan te Mechelen van km 0 tot 2,25										
537	0	2,248	Mechelen: Jubellaan fietspaden en herinrichting	F	35			0	11	
R011 vak4 A12(Wilrijk) - Hoboken (Antwerpen) van km 11,566 tot 13,765										
539	11	12,5	Antwerpen: Heraanleg tussen A12 en N148; Structureel onderhoud	Or	100			0		
R012 Kleine Ring om Mechelen(N15 tot N16) van km 3,334 tot 4,744										
856	3,334	3,9	Vak Nekkerspoel-Liersesteenweg : Structureel onderhoud	Or	2			0		
R012 Kleine Ring om Mechelen(N16 tot N26) van km 0 tot 2,143										
854	0	1,4	Vak O. Van Kesbeeckstraat-Brusselpoort : Structureel onderhoud	Or	20			0		
853	1,5	2,1	Vak Brusselpoort-Kard. Mercierplein : Herinrichten krptn. Brusselpoort en Leopoldstraat + aanleg fietspaden	F	50			0	11	
Totaal Antwerpen					1828	1456	1036	2196		

Vlaams-Brabant

ProjectNr van tot km omschrijving Rubriek 2000 2001 2002 Na 2002 MC Mede Opdrachtgever:

A201 vak1 Evere – Machelen van km1,037 tot 2,95

1629 1,037 2,95 Vernieuwing wegverharding Or 15 0

994 2 2,5 Bijkomende op- en afrit naar de H. Henneaulaan Wo 50 0 18

993 3 3 Verbindingslus tussen A201 en R22 richting Tervuren Wo 100 0

Algemene werken in de provincie Vlaams-Brabant van km-1 tot -1

1254 -1 -1 Leveren en plaatsen van veiligheidsinrichtingen. Ob 5 5 5 15

1652 -1 -1 Vernieuwen dwarsduikers te Kuntich, Linter en Landen Ok 15 0

74 -1 -1 Aanpassing en vernieuwing signalisatie. S 30 30 30 105

72 -1 -1 Aanleggen van autobusstanden en/of infostanden - later nominatief te bepalen. B 5 5 5 15

70 -1 -1 Aanleg fietspad "Demerroute" te Aarschot, Scherpenheuvel-Zichem en Diest F 25 0 uitvoering door AWZ

68 -1 -1 Aanbrengen functionele beplantingen op allerlei wegvakken - later nominatief te bepalen. A 10 10 10 30

1253 -1 -1 Ontsnipperingsprojecten - later nominatief te bepalen. B 10 10 10 30 AMINAL (MINA-plan)

224 -1 -1 Herstellingen aan de kunstwerken. Ok 50 50 50 150

Vlaams-Brabant

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
75	-1	-1	Allerlei ingrepen van beperkte omvang met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid.	lv	20	20	20	60		

Vlaams-Brabant

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
228	-1	-1	Herstellen kws-verharding	Or	10	10	10	30		
942	-1	-1	Alternatief fietspad Hoegaarden-Tienen.	F				40	12	stad Tienen, gemeente
944	-1	-1	Alternatief fietspad Waals-Brabant - Landen	F				20	12	stad Landen
78	-1	-1	Aanleg carpoolparkings - later nominatief te bepalen.	C	25			0		
76	-1	-1	Bouwputten voor weeginstallaties - later nominatief te bepalen.	B	5			0		
81	-1	-1	Herstellen cementbetonverhardingen.	Or	20	20	20	60		
1563	-1	-1	Oppervlaktebehandeling op wegen en fietspaden.	Or	15	15	15	30		
225	-1	-1	Veilige schoolomgeving - later nominatief te bepalen.	B	50	50	50	105		
N001 vak1 Vilvoorde – Zemst van km 4,333 tot 15,487										
1698	5,9	6,7	Herinrichting tussen de Herlaerstraat en Machelenstraat	Wv				40	16	
1699	7,3	9,3	Herinrichting tussen de Fr. Rooseveltlaan en Woluwelaan	D				60	3	
85	9,6	11,2	heraanleg tussen de rotonde met de Woluwelaan en station Eppegem	Or	60			0		
1177	11,7	12,3	Doortocht Eppegem	D				35	3	Gemeente Zemst,
92	12,3	14	Zemst: vrijliggende fietspaden tussen centrum Zemst en centrum Eppegem (station Eppegem)	F		35		0	11	gemeente Zemst,
91	13,1	13,5	Zemst: kruispunt met N267	Iv	12			0	18	gemeente Zemst

Vlaams-Brabant

ProjectNr van tot km omschrijving Rubriek 2000 2001 2002 Na 2002 MC Mede Opdrachtgever:

N002 vak1 Brussel - R23 (Leuven) van km 4,563 tot 23,282

1038	7	9	Herstellen betonplaten te Zaventem	Or				40		
96	10,2	10,9	Zaventem: Kruispunt met N227 te Nossegem	Iv	25		0	18		
1677	12,12	13,88	Doortocht Kortenberg	D			90	3	gemeente Kortenberg	
95	14,1	15,1	Kortenberg: Aanleg fietspaden met aanpassen kruispunt met Zavelstraat	F	40		0	11	gemeente Kortenberg	

N002 vak2 R23 (Leuven) - R26 (Diest) van km 23,283 tot 50,06

1648	38,5	40,5	Verbeteren van het waterafvoerselsel te Tielt-Winge	Or			25		gemeente Tielt-Winge	
1630	43	44	doortocht Bekkevoort	D			50	3		
1649	43,5	45	Verbeteren van het waterafvoerselsel te Bekkevoort	Or		25	0		gemeente Bekkevoort	
93	47,3	49,1	Diest-Leuvensesteenweg Vak Reustraet - bocht Assent - Wegmodernisering	Wv			100	16	Stad Diest	
94	49,1	49,8	Diest - Leuvensesteenweg Vak R26 - Reustraet - Wegmodernisering (met Aquafin)	D		30	0	3	stad Diest - Aquafin	

Vlaams-Brabant

ProjectNr van tot km omschrijving Rubriek 2000 2001 2002 Na 2002 MC Mede Opdrachtgever:

N003 vak1 R0 (aansluiting 1) - R23 (Leuven) van km 9,463 tot 25,851

99	9,5	12,37	Brussel - Leuven: Vernieuwen laanbeplanting Tervurenlaan te Tervuren	A	10	13	12		
97	12,5	16,34	Wegmodernisering met aanleg fietspaden en riolering ten laste van de gemeente en Aquafin te Tervuren.	F		120	0	11	gemeente Tervuren en
983	22,75	22,86	Taludversteviging te Bertem (kant naar Brussel)	Or	10		0		

Vlaams-Brabant

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1655	24,31	25,85	Herinrichting doortocht te	D				80	3	Stad Leuven
N003 vak2 R23(Leuven) – Zoutleeuw van km 25,852 tot 58,325										
817	45,4	46	St. Truidensesteenweg te Tienen. Wegmodernisering.	D	25			0	3	stad Tienen
100	49	52	Hakendover - Orsmaal : Wegmodernisering	Wv		150		0	16	stad Tienen en
N004 A4(aansluiting 2) – Overijse van km 6,893 tot 15,675										
102	6,7	7,35	Brussel - Waver - Jesus-Eik te Overijse	D	50			50	3	gemeente Overijse
N006 St Pieters-Leeuw – Halle van km 5,651 tot 18,66										
815	5,7	8,2	Doortocht St. Pieters-Leeuw	D				80	3	gemeente St.
1594	13,55	15,97	Herinrichting doortocht te Halle	D			100	0	3	stad Halle
107	15,5	15,7	Brussel-Bergen: Bevrijdingsplein (rotonde) Halle	Id	30			0	18	stad Halle
1587	16,71	18,65	Structureel onderhoud te Lembeek	Or				50		
N008 vak1 Dilbeek – Roosdaal van km 3,783 tot 19,058										
110	8,59	12,5	Brussel - Ninove - 1e fase Vak Spanuit - Goudveerdegem (Dilbeek)	D	95			0	3, 19	gemeente Dilbeek
111	12,5	16,5	Brussel - Ninove - 2e fase Vak Goudveerdegem - grens met Roosdaal (Lennik)	D		120		0	3, 19	gemeente Lennik
112	16,5	18,89	Brussel - Ninove: 3e fase: Vak grens met Lennik - Oost-Vlaanderen (Roosdaal)	D			65	0	3, 19	gemeente Roosdaal

Vlaams-Brabant

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N009 vak3 Kobbegem – Affligem van km 8,03 tot 21,359										
1039	-1	-1	Herstellen betonplaten.	Or				40		
114	0,8	13,5	Asse: Aanleg ring	Wn	75	75		50	2	

Vlaams-Brabant

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
116	18,5	21,35	Hekelgem: Heraanleg Brusselsesteenweg	Or				75		
N010 vak3 Begijnendijk - R25(Aarschot)Km4,401 van km 28,874 tot 34,429										
1569	-1	-1	Liersesteenweg. Verbeteren waterafvoerstelsel te Aarschot	Or	20			0		stad Aarschot, Aquafin
932	25,9	32	Liersesteenweg. Vrijliggende fietspaden en waterafvoer te Begijnendijk.	F				50	11	gemeente Begijnendijk
119	30,7	31	Begijnendijk - Liersesteenweg: herinrichten kruispunten Haltestraat en Kerkstraat	Iv				30	18	gemeente Begijnendijk
818	32	34,3	Liersesteenweg. Vrijliggende fietspaden en waterafvoer te Aarschot	F			60	0	11	stad Aarschot
N010 vak4 R25(Aarschot) - R26(Diest) van km 34,43 tot 49,049										
120	44,5	48,5	Diest - Scherpenheuvel en N258 Scherpenheuvel - beplantingen	A	15					
N019 vak6 Langdorp – Aarschot van km 39,539 tot 42,134										
933	39,53	40,5	Herseltsesteenweg. Vrijliggende fietspaden en wegmodernisering te Aarschot	F				30	11	stad Aarschot
N021 Diegem – Rotselaar van km 6,354 tot 29,777										
125	8,2	8,4	Machelen - Kruispunt met Watertorenlaan - Herinrichting	Id	10			0	18	De Lijn
122	21,36	23,42	Brussel - Haacht : Aanleg vrijliggende fietspaden van Kampenhout - Sas tot rotonde Zoellaan	F				20	11	gemeente Haacht,

Vlaams-Brabant

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N025 vak2 Kessel-Lo - Bierbeek van km 3,054 tot 8,812										
126	5,8	8,812	Leuven - Overijse: totale vernieuwing van het vak Blanden - Hamme Mille te Oud - Heverlee	Or				70		afdeling Bos en Groen

Vlaams-Brabant

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N026 vak2 A2(aansluiting 18) – Hever van km 0,648 tot 16,923										
236	1,603	3,9	Herent: Herinrichting van de omleiding	Wv				50	16	gemeente Herent
138	10,25	11,25	Leuven - Mechelen en Brussel - Haacht: aanleg van twee rotondes + nieuwe brug te Kampenhout (-Sas)	Wv			350	0	16	gemeente Kampenhout,
1653	11,3	13,17	Modernisering met aanleg van fietspaden en parallelwegen te Boortmeerbeek en Kampenhout	Wv				70	16	gemeente Kampenhout -
130	16,5	17	Boortmeerbeek: Herinrichten kruispunten met de Trianonlaan (N267) en de Stationstraat	Id		40		0	18	gemeente
N028 vak1 Halle – Gooik van km 18,2 tot 32,482										
1595	20,52	23,2	structureel onderhoud te Pepingen	Or				70		
140	23,1	23,4	Halle - Ninove: Kruispunt Paloke te Pepingen.	Iv	8			0	18	
1596	24,7	25,35	structureel onderhoud te Pepingen	Or				25		
1597	25,35	27,72	structureel onderhoud te Gooik	Or				60		
808	27,8	29,72	Halle - Ninove : structureel onderhoud	Or	35			0		
N029 vak1 Hoegaarden - A3(aansluiting 25) van km 52,337 tot 54,386										
934	52,9	54,3	Herinrichting vak N221-E40	Wv				30	16	
N029 vak4 R26(Diest) – Schaffen van km 73,963 tot 82,118										
935	74,7	75,5	Doortocht Schoonaarde (Diest)	D				40	3	stad Diest

Vlaams-Brabant

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N047 vak1 N8 – Opwijk van km 0 tot 6,358										
143	5,1	6,358	Opwijk: Modernisering vanaf de	F				30	11	gemeente Opwijk
			N411 tot de grens met Oost-Vlaanderen							

Vlaams-Brabant

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
-----------	-----	--------	--------------	---------	------	------	------	---------	----	---------------------

N064 Goetsenhoven – Tienen van km35,924 tot 40,755

1634	40,2	40,7	Fietspad Potterijstraat - Hannuutsesteenweg te Tienen	F				15	11	stad Tienen
------	------	------	---	---	--	--	--	----	----	-------------

N080 vak4 Landen – Walshoutem van km 27,938 tot 32,632

145	28	30,2	Walshoutem-Gingelom: Wegmodernisering (+fietspaden) te Landen	Wv		100		0	16	stad Landen
-----	----	------	---	----	--	-----	--	---	----	-------------

N127 Diest – Molenstede van km 0 tot 5,799

146	0	1,5	Langeberg te Diest - Bochtverbeteringen + fietspad	F		50		0	11	stad Diest
938	1,5	5,8	Diest Molenstede. Vrijliggende fietspaden en wegmodernisering.	F				100	11	

937	3,9	4	Aanleg rotonde t.h.v. kruispunt stwg. Engsbergen-Hoornblaas	Iv				20	18	
-----	-----	---	---	----	--	--	--	----	----	--

936	4,2	4,7	Doortocht Okselaar	D				25	3	stad
-----	-----	-----	--------------------	---	--	--	--	----	---	------

N174 Schaffen - Diest van km 15,1 tot 18,138

1633	15,1	17	Ontdubbeling fietspad + wegmodernisering	F				30	11	Stad Diest
------	------	----	--	---	--	--	--	----	----	------------

N207 Ninove – Liedekerke van km 0 tot 4,135

1599	1,2	1,4	Rotonde t.h.v. Sportlaan te Liedekerke	Iv				30	18	gemeente Liedekerke
------	-----	-----	--	----	--	--	--	----	----	---------------------

1598	3,9	4,05	Rotonde t.h.v. het station te Liedekerke	Id			40	0	18	gemeente Liedekerke en
------	-----	------	--	----	--	--	----	---	----	------------------------

N208 Hekelgem (Affligem) – Denderleeuw van km 0 tot 4,104

1600	0	0,5	Rotondes t.h.v. de verkeerswisselaar te Affligem	Id			50	0	18	
------	---	-----	--	----	--	--	----	---	----	--

Vlaams-Brabant

ProjectNr van tot km omschrijving Rubriek 2000 2001 2002 Na 2002 MC Mede Opdrachtgever:

N211 R22 - A12(aansluiting 3) van km 1,813 tot 12,118

1658 1,813 2,945 Herinrichting Luchthavenlaan
tussen rotonde met de R22 en
de Benoît Hanssenslaan

45 16

Wv

Vlaams-Brabant

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
150	7,5	8,3	Doortocht Grimbergen	D				40	3	gemeente Grimbergen -
151	8,3	11,2	Grimbergen: Heraanleg tussen de Keienberglaan en kruispunt met de N276	Or				96		
1660	11,9	12	Aanleg van rotonde met de N277 te Wolvertem (Meise)	Id				30	18	
N212 Herselt - Scherpenheuvel (Scherpenheuvel van km 7,561 tot 14,204										
939	7,8	8,5	Doortocht Averbode.	D				40	3	stad
940	11	12	Doortocht Zichem	D				50	3	stad
N218 Nijvelsebaan te Overijse van km0 tot 1,445										
154	0	1,445	Nijvelsebaan te Overijse. Aanleg fietspaden met overlaging rijweg	F				30	11	gemeente Overijse
N226 Oudergem - Wezembeek-Oppem van km 4,302 tot 6,067										
1659	4,28	5,063	Doortocht Kraainem	D				50	3	gemeente Kraainem

Vlaams-Brabant

ProjectNr van tot km omschrijving Rubriek 2000 2001 2002 Na 2002 MC Mede Opdrachtgever:

N227 Hofstade - 4 Armen (tervuren) van km 2,25 tot 23,948

1046 6 7 Zemst - Doortocht Elewijt D 40 3 gemeente Zemst

160 6,5 9,6 Zemst: Vrijliggende fietspaden tussen de kruispunten met de N267 en de N270. In combinatie met de aanleg van rioleringen (gemeente Zemst) F 0 11 gemeente Zemst -

157 9 10 Steenokkerzeel: Doortocht Perk D 40 3 gemeente

158 11,2 14 Steenokkerzeel: Omleiding van Steenokkerzeel (co-financiering met BIAC). Wn 0 2 BIAC

1663 18,05 18,83 Herinrichting doortocht Sterrebeek (Zaventem) D 50 3 gemeente Zaventem

156 23 23,5 Kraainem : Wegwerken wegverzakking Or 10 0

N251 Leuven - Blanden (Oud Heverlee) van km 0 tot 4,85

Vlaams-Brabant

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1654	0	1,9	Herinrichting doortocht te	D				95	3	Stad Leuven
N253 Leuven – Overijse van km 0 tot 20,998										
168	1,367	1,828	Wegmodernisering doortocht Egenhove te Leuven	Or	20			0	3	stad Leuven en Aquafin
972	2,8	5,4	Alternatief fietspad te Bertem (Korbeek-Dijle) parallel met N253	F		30		0	12	gemeente Bertem
1678	3,4	5,3	Volledige modernisering (waaronder een deel doortocht) te Korbeek-Dijle (Bertem)	D				55	3	gemeente Bertem,
167	5,4	13,7	Alternatief fietspad langs de IJse te Huidenberg: onteigeningen t.i.v. gemeente	F				40	12	gemeente Huidenberg
163	5,5	10,4	Structureel onderhoud te Loonbeek en Neerijse (Huidenberg) inclusief doortochten + riolering t.i.v. de gemeente en Aquafin	D			140	0	3	gemeente Huidenberg -
165	13,68	15,94	Aanleggen van fietspaden langs de Dreef te Overijse	F				35	11	gemeente Overijse
N255 Herne – Vollezele van km 0,404 tot 9,968										
1542	2,413	3,098	Verbetering van de waterafvoer in samenwerking met Aquafin (project 97.272) te Herne	Or	4			0		
N260 Vilvoordsesteenweg en Brusselse stwg van km 5,623 tot 7,333										
169	5,623	7,333	Vilvoorde: Heraanleg tussen het kruispunt met de N211 en de grens met Brussel	Or				30		

Vlaams-Brabant

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N261 verbinding R20 - A7 - N6 tussen Brussel van km 5,61 tot 5,902										
170	6,7	6,8	Stallestraat rotonde met N266 (Ruisbroek)	Id			30	0	18	
N262 verbinding N2 - A201 te Zaventem van km 0 tot 2,63										

Vlaams-Brabant

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1042	0	1,1	Zaventem. Herinrichting tussen de H. Henneaulaan en de N2.	Or				30	gemeente Zaventem	
171	1,1	2	Zaventem: Herinrichting tussen de Henneaulaan en de Groenstraat	D				30	3	gemeente Zaventem
N263 Bever – Zullik van km 1,49 tot 5,959										
180	2,871	3,026	Viane-Bassily: Doortocht Bever	D				25	3	gemeente Bever
181	3,13	5,959	Viane - Bassily te Bever: Vernieuwen rijwegverharding	Wv			60	0	16	gemeente Bever
N267 Hofstade – Zemst van km 0,365 tot 6,348										
1661	3,7	4	N267 - Robert Schumanlaan. Aanleg van rotondes aan op- en afritten met E19	Id				55	18	
N269 Herne - St-Pieters-Kapelle (Herne) van km 0 tot 3,156										
185	0,248	1,213	Herne - Sint-Pieters-Kapelle: Herstellen rijweg	Or	33			0		gemeente Herne
N270 verbinding Eppegem - Elewijt te Zemst van km 0 tot 3,032										
1662	0	2,866	Aanleg vrijliggende fietspaden te Eppegem en Elewijt (Zemst) - in combinatie met aanleg riolering gemeente Zemst	F				60	11	gemeente Zemst /

Vlaams-Brabant

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N272 Pepingen – Galmaarden van km 0 tot 17,167										
190	2,7	2,8	Kruispunt met N285 (dubbele rotonde) - Kester	Iv				30	18	
188	7,624	8,956	Pepingen - Galmaarden: structureel onderhoud te Vollezele	Or				30		
187	11,30	13,51	Pepingen - Galmaarden: Vernieuwen rijwegverhardingen: fase 1 (met aanleg fietspaden)	F			65	0	11	gemeente Galmaarden
192	14,24	16,82	Vernieuwen rijwegverhardingen: fase 2 Galmaarden - Geraardsbergen	Or				60		gemeente Galmaarden

Vlaams-Brabant

ProjectNr van tot km omschrijving Rubriek 2000 2001 2002 Na 2002 MC Mede Opdrachtgever:

N275 Brussel – Hoeilaart van km 3,056 tot 6,21

980 4 4,8 Oppervlaktebehandeling van de
slijtaag (betonplaten). Or

15 0

N277 Strombeek - Bever (Koninginnelaan – Meis van km 6,017 tot 12,336

1044 -1 -1 Herstellen betonplaten. Or

40

1045 11,6 12,1 Meise - Overlagen van de
Wijgenlaan. B

0

N278 Perk (Steenokkerzeel) - Peutie (Vilvoord van km 0 tot 4,134

197 3,6 4,134 Machelen: Aanleg van
fietspaden en wegmodernisering F

35 0 11 gemeente Machelen

N282 Vlezenbeek – Gooik van km 3,816 tot 14,033

201 6,535 9,917 Anderlecht - Gooik: Vernieuwen
fase 2 vak Pedestraat -
Rosweg - St. Martens-Lennik Or

30

204 9,917 11,63 Vernieuwen fase 1 vak Rosweg
- Vandersteenstraat Or

100 gemeente Lennik

199 11,63 12,3 Anderlecht - Gooik: Doortocht
Sint-Kwintens-Lennik D

0 60 3 gemeente Lennik

N283 Orsmaal (Linter) - Walshoutem (Landen) van km 0 tot 10,075

941 6,8 6,9 Rofonde t.h.v. het kruispunt
Postlaan-Stationstraat. Iv

20 18 stad Landen, NMBS

209 8 10 Landen - Hannuitsesteenweg:
Wegmodernisering
(+fietspaden) Wv

0 16 stad Landen

N287 verbinding N174 - N725 te Deurne (Diest) van km 0 tot 3,533

1294 -1 -1 Modernisering van rijweg en
aanleg van fietspaden te
Deurne (Diest) Wv

150 16

Vlaams-Brabant

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N292 Martelarenlaan te Leuven van km 0 tot 1,339										
211	0	1,339	Herinrichting van de Martelarenlaan en Kortestraat (Leuven)	D				30	3	

Vlaams-Brabant

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
R022 Woluwelaan (Kraainem - N211) van km 10,14 tot 19,528										
1043	15,8	16,2	Machelen - Herinrichten van het kruispunt met de N21	Iv				40	18	
R025 Ring om Aarschot(Gijmelse stw tot N10) van km 5,511 tot 7,325										
219	4,8	6,2	Ring om Aarschot - Vak N19 Herseltsesteenweg - Langdorpsesteenweg	Wn		150		0	2	stad Aarschot
R026 Ring om Diest van km 0 tot 6,113										
220	1,3	3	Ring om Diest: Vak St. Jansstraat - Weerstandsplein: Wegmodernisering	D			70	0	3	
R026a Schaffensepoort te Diest van km 0 tot 0,449										
222	0	0,449	Schoonaarde - Schaffensepoort te Diest: Aanleg fietspad (co-financiering stad en N.M.B.S.)	F	15			0	12	stad Diest - N.M.B.S.
Totaal Vlaams-Brabant					1017	1267	1608	3783		

West-Vlaanderen

ProjectNr van tot km omschrijving Rubriek 2000 2001 2002 Na 2002 MC Mede Opdrachtgever:

Algemene werken in de provincie West-Vlaanderen van km -1 tot -1

574	-1	-1	Aanbrengen functionele beplantingen op allerlei wegvakken - later nominatief te bepalen	A	10	10	10	80		
1320	-1	-1	Herstellen kws-verharding	Or	0	0	0	0		
718	-1	-1	Veilige schoolomgeving - later nominatief te bepalen.	Zv	50	50	50	60		
577	-1	-1	Aanpassing en vernieuwing signalisatie.	S	10	10	10	130		
575	-1	-1	Aanleggen autobusstanden en/of infostanden - later nominatief te bepalen	B	5	5	5	45		
586	-1	-1	Leveren en plaatsen van veiligheidsinrichtingen.	B	10	10	10	80		
578	-1	-1	Allerlei ingrepen van beperkte omvang met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid.	Iv	25	25	25	175		
964	-1	-1	Herstelling van kunstwerken	Ok	70	70	70	540		
1702	-1	-1	Participatie van AWW in landinrichtingsproject "De Westhoek" van de VLM.	B	30			0		
583	-1	-1	Aanleg carpoolparkings - later nominatief te bepalen.	C	25	25	25	90		
582	-1	-1	Bouwputten voor weeginstallaties - later nominatief te bepalen	B	5	0	5	55		
1256	-1	-1	Ontsnippersprojecten - later nominatief te bepalen.	B	10	10	10	70		AMINAL (MINA-plan)

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1255	-1	-1	Oppervlakte behandeling op wegen en fietspaden.	Or		10	0	20		

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1701	-1	-1	Aanleg van een alternatief fietspad Kortemark Diksmuide langs spoor	F			60	0	12	
N008 vak3 Avelgem - N8E(Km0) van km 64,455 tot 69,79										
1348	65,4	68,4	Structureel onderhoud	Or				25		
1119	68,76	69,79	Doortocht Avelgem, Oudenaardse steenweg	D				50	3	
N008 vak4 N353(Km0) - R36 (Kortrijk) van km 70,232 tot 84,9										
1128	74,2	77,12	Structureel onderhoud	Or		50	50	0		
1349	77,13	82	Structureel onderhoud	Or		50		0		
1120	79,21	81,65	Doortocht Zwevegem (Kortrijkstraat)	D				50	3	
591	80,9	85	Avelgem - Kortrijk - Zwevegem 1ste en 2de fase	F		40		40	11	
1570	83,2	84,91	Kortrijk - Oudenaardsesteenweg - doortocht	D			30	0	3	
N008 vak5 R36(Kortrijk) - A18(aansluiting 1A) van km 87,452 tot 145,2										
1121	91,9	94,4	Doortocht Wevelgem, Kortrijkstraat	D			50	50	3	
1063	97,1	98,25	Structureel onderhoud	Or			10	0		
1398	116,8	117,8	leper: Structureel onderhoud	Or				25		
1257	118	126	Rechtstreekse verbinding tussen N8 en N38 - alternatief doortrekking A19.	Wn			250	250	2	
1102	119,1	119,9	Doortocht Brielen	D	0	3				
1098	122,3	123,2	Doortocht Elverdinge	D	50	3				

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1399	123,2	133	Elverdinge (structureel onderhoud)	Or	70					

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1393	136	145	Structureel onderhoud van N008 op grondgebied Veurne en Alveringem.	Or				50		
1111	136,3	136,8	Doortocht Hoogstade	D				0	3	
N008e doortocht te Avelgem van km 0 tot 0,855										
1350	0,3	0,7	Structureel onderhoud	Or				20		
N009 vak7 Sijsele – Oostende van km 82,822 tot 116,653										
593	86	88	Damme: doortocht Sijsele	D	70			0	3,4	
1030	91,02	91,02	Kruispunt Vossesteert	Iv				10	18	
599	94,76	95,3	Brugge: Ezelstraat	B	50			0		
1088	95,3	96,1	Brugge, Scheepsdalelaan: structureel onderhoud	Or				20		
1087	100,1	101,8	Meetkerke: structureel	Or				20		
1086	101,8	102,3	Zuienkerke: structureel	Or			15	0		
1006	108,0	110	Den Haan, Aanleg	Id	5			0		
1611	113,0	115,4	Herinrichten van het vak Bredene (Blauwe Sluis N320) tot Oostende (N034).	Wv				60	16	
N032 vak1 Brugge - R30 van km 0 tot 1,211										
1400	1,2	1,2	Brugge: herinrichten kruispunt	Iv				20	18	
N032 vak4 N32A - N37 van km 30,867 tot 33,701										
1021	30,86	33,70	Kleine Ring Roeselare	Or				50		
N033 vak3 A18(aansluiting 5) - R34(Torhout) van km 9,222 tot 24,183										
1391	18,45	18,45	Eernegem: herinrichten van het kruispunt "Den Engel"	Iv				15	18	

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N034	vak1 Knokke – Zeebrugge van km 0 tot 7,622									

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1602	0,54	4,1	Structureel onderhoud vak Knokke-Heist vanaf Heistlaan (N300) tot Casino.	Or	30					
N034 vak3 N31 – Oostende van km 8,42 tot 33,375										
1322	8,42	33,38	Veiligheidsmaatregelen met "De Lijn"	Zv	10	10	10	10		
1610	16,55	17,74	Het herinrichten van het vak Wenduine (Manitobalaan) tot N317.	Wv				50	16	
N034 vak4 N33 – Adinkerke van km 34,021 tot 69										
611	43,6	45,53	Westende: 2de fase	Wv	85			0	16, 17	
1325	49,3	50,3	Nieuwpoort, aansluiting op de nieuwe Jachthavensite	Wn				60	14	
1015	50,83	51,43	Nieuwpoort, kaai, veiligheidsmaatregelen met De Lijn	Zv		60		0	16,17	
606	51,43	53,89	Nieuwpoort: vak Nieuwpoort-stad - Nieuwpoort - Bad	Or				40		
1016	54,9	55,4	Nieuwpoort-Bad: 3e fase	D			50	0	3	
602	60,64	61,69	Koksijde: doortocht Koksijde	D	67			0	3,4	

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N035 vak1 De Panne – Pittem van km 0 tot 54,997										
1571	1,6	5,32	Veurne De Panne - Aanleg fietspaden	F			40	40	11	
1417	12,45	12,45	Veurne: Vernieuwen Molenhuisbrug	Ok			20	0		
1337	14,13	14,13	Veurne: Vernieuwen Sassenbrug	Ok		20		0		
996	22,85	23,8	Diksmuide: doortocht	D	40	40	0	3,4		
1621	23,94	23,94	Diksmuide. Herinrichten kruispunt N035 met Tuinwijk.	Iv			10	18		

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1258	25,7	26,5	Diksmuide, vak Stationstraat-Eikhofstraat met inbegrip van de aanleg van een rotonde op het kruispunt met de N301	Wv		30		0	16,17	
N035g Zuidelijke omleiding Tielt: Oost. Tangent van km 0 tot 1,65										
1382	0	1,65	Tielt: Zuidelijke omleiding. Oostelijke Tangent. 1ste fase	Wn				100	2	
N036 vak1 Zarren - R32(Roeselare) van km 0 tot 13,135										
998	0	5	Zarren - Staden	F	140			0	11,17	
1114	6,2	6,944	Doortocht Staden	D				0	3	
1390	7,1	11,7	Vak Staden - Roeselare: aanleg van fietspaden	F				40	11	
911	9,925	9,925	Hooglede, herinrichten kruispunt N36/Provincieweg	Id	14			0	17,18	
1363	11,7	13,6	Roeselare Diksmuidesteenweg. Structureel onderhoud	Or				35		
965	13,14	13,14	Staden. Doortocht 2e fase	D	8			0	3, 4	
N036 vak6 A14(aansluiting 4) - N8 van km 34,31 tot 46,229										
1589	38	38	Kruispunt N036 met de Parelstraat-Klijtenberg	Id				15	17, 18	
1351	40,3	42,45	Structureel onderhoud	Or				30		
N037a doortocht te Ruiselede van km 0,456 tot 3,064										
1374	1,503	2,607	Vernieuwen doortocht Ruiselede	B				10		
N037b Zuiderring te Ieper van km 0 tot 1,469										
654	0	1,469	Ieper: Zuiderring (eindfase) Nieuw wegvak	Wn	110			0	2,17	

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1099	0,876	1,469	Doortocht Ieper: Mk. Fochlaan	D	30	3				

N038 vak1 Ieper - A19(aansluiting 5) van km 0 tot 0,735

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1618	0,287	0,287	leper. Herinrichten kruispunt met de Pilmeseweg	Iv			12	0	18	
N039 Nieuwpoort – Adinkerke van km 0 tot 17,158										
655	0	17,16	Adinkerke: "De Dijk"	B		30		0		
1387	10,1	11,2	Veurne: Vaartstraat. Structureel onderhoud	Or				10		
N043 vak2 Waregem - R36(Kortrijk) van km 27,743 tot 40,845										
1125	27,74	36,17	Structureel onderhoud	Or				200		
1131	28,31	28,31	Waregem: herinrichten kruispunt Posterijstraat/Vijfseweg N043/N357	Iv		15		0	18	
1100	36,17	38,7	Doortocht Harelbeke	D				100	3	
N043 vak3 R36(Kortrijk) – Rollegem van km 41,875 tot 49,064										
1577	41,86	44,7	Kortrijk Pottelberg	D				80	3	
1572	43,29	47,1	Kortrijk Aalbeke - Aanleg fietspaden	F			40	40	11	
1017	43,29	47,1	Kortrijk-Aalbeke	Or		20		0		
N049c Parmentierlaan te Knokke-Heist van km 0 tot 0,636										
1003	0	0,6	Doortocht Parmentierlaan	D				40	3, 4	

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N050 vak1 Spiere – Brugge van km 48,647 tot 105,214										
1126	48,64	59	Structureel onderhoud	Or				250		
1034	58,38	58,38	Kruispunt Doomiksesteenweg/Beneluxlaan N050/N323a	Id		30		0	18	
1579	59,9	61,34	Kortrijk Doorniksewijk	D				100	3	
1582	61,34	62,46	Kortrijk Brugpoort - Ringlaan	D				100	3	
1033	63,2	64,17	Herstellen betonplaten	Or		30		0		

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1433	66,68	74,4	Structureel onderhoud	Or				100		
1368	79,8	79,8	Pittem - kruispunt: Kruiskalsijde	Iv				15	18	
1361	81	87,5	Pittem Zwevezele. Structureel onderhoud	Or				65		
1369	85,8	85,8	Zwevezelme - Kruispunt: De	Iv				12	18	
1401	92,5	97,2	Oostkamp: Structureel	Or			30	0		
909	103,4	104,4	Baron Ruzetelaan, Afvoer regenwater, Pro Memorie (diversen)	Or	17			0		
N050f doortocht te Oostkamp van km 0 tot 1,482										
1026	0	0,8	Structureel onderhoud 2e fase	B		25		0		
N305 Dentergem – Meulebeke van km 0 tot 9,535										
1664	0	9,5	Aanleg fietspaden 1ste en 2de fase	F				120	11	
1364	0	9,535	Structureel onderhoud	Or				20		
N306 verbinding Eernegem - Halve Bareel te Ic van km 0 tot 2,219										
1091	0	1,8	Structureel onderhoud	Or				20		
N308 Poperinge - Roesbrugge – Haringe van km 11,054 tot 23,359										
1023	12,4	17,8	Proven: aanleg fietspaden	F	50			0	11	
N312 Lissewege (Brugge) - Vier Wegen (Zuizenke van km 0 tot 2,083										
1403	0	2,083	Lissewege: Structureel	Or				10		
N314 Nieuwkerke (Heuvelland) - 4 Koningen (Me van km 0 tot 7,254										
1032	0	5,5	Structureel onderhoud	Or				40		

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N317 Oostende - Wenduine (De Haan) van km 0 tot 12,711										
1613	3,54	6,69	Driftweg: herinrichten van het vak De Haan-Bredene.	B				75		
N318 Oostende – Nieuwpoort van km 0 tot 15,708										

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1573	3,7	8,9	Middelkerke - Oostendelaan - doortocht	D			40	0	3	
1432	4,42	4,69	Oostende (Raversijde) Aandeel Vlaams Gewest in de riolering	Or	13			0		
1029	6,25	6,75	Kruispunt N318/N324 en gevaarlijke zone	Zv		45		0	18	
1607	7	8,25	Structureel onderhoud vak Oostende-Middelkerke.	Or				20	0	
1609	8,46	12,89	Structureel onderhoud vak Middelkerke-Westende.	Or				40		
1608	12,89	15,71	Structureel onderhoud vak Westende-Nieuwpoort.	Or				30		
N319 Oudekapelle (Diksmuide) - Alveringem (N8 van km 0 tot 9,771										
1115	7,2	8,2	Doortocht Alveringem: Nieuwstraat	D				50	3	
N321 Poperinge - Oostvleteren (Vleteren) van km 0 tot 10,36										
1404	8	9,4	Structureel onderhoud	Or				40		
N322 verbinding Loker (N375) - Nieuwkerke te van km 0 tot 5,654										
1405	1,8	2,7	Dranouter. Structureel	Or			30	0		
N324 verbinding Drie Wegen - Raversijde te Mi van km 0 tot 4,152										
1605	0	4,15	Structureel onderhoud vak Middelkerke-Driewege-Kalkaert.	Or				25		
1109	0	4,152	Structureel onderhoud	Or				30		
N325a Middelkerke: Westelijke omleiding van Slipe van km 0 tot 1,375										
1155	0	1,375	Westelijke omleiding Slipe	Wn			75	0	2	

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N326 verbinding N371 -N307 te Zuienkerke van km 0 tot 4,611										
1419	0,875	-1	Zuienkerke duiker over het Lisseweegs vaartje	Ok				15		

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1420	2,55	-1	Zuikerkerke: duiker over de Schoeringe	Ok				15		
N327 Tielt - Sint-Baafs-Vijve (Wielsbeke) van km 7,483 tot 20,246										
1122	7,483	9,6	Doortocht Tielt, Stationstraat	D				40	3	
1365	9,6	17	Structureel onderhoud	Or				50		
1574	10,2	20,25	Tielt St.Baafs-Vijve - Aanleg fietspaden - 1ste en 2de fase	F				80	11	
N327 Wingene – Tielt van km 0 tot 7,482										
668	0,5	1,2	Wingene - Doortocht Wingene 2de fase	D	40			0	3,4	gemeente
N331 Ieper - Nieuwkerke (Heuveiland) van km 0 tot 15,108										
1008	15,11	15,11	Ieper. Kruispunt	Iv	7			0	17,18	
N333 Elverdinge (Ieper) - Poperinge (N38) van km 0 tot 14,483										
1406	0	6	Poperinge: Structureel	Or				30		
712	9	13	vak Poperinge Abeele: structureel onderhoud	Or	23			0		
N336 Ieper - Waasten (Komen-Waasten) van km 0 tot 10,476										
1627	0	0,92	Ieper. Doortocht Rijsselsestraat	D	35			0	3, 4	
N337 Brugge – Beernem van km 0 tot 13,731										
1095	1,2	3,7	Doortocht Astridlaan	D				50	3	
1407	3,7	13	Oostkamp: Structureel	Or				45		
N356 verbinding N355 - N367 te Nieuwpoort van km 0 tot 3,115										
1383	0	3,115	Ramskapelle. Verbindingsweg naar de ambachtelijke zone Nieuwpoort	Or				30		

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N357 Roeselare (N32A) - R35(Waregem) van km 0 tot 24,691										
969	0,08	0,08	Duiker in de Zuidstraat	Ok	20			0		

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1123	4,35	8,7	Doortocht Izegem, 1ste, 2de en 3de fase	D	40		40	40	1, 3	gemeente
1346	5,3	24,6	Structureel onderhoud	Or				60		
1335	12,96	-1	Herbouwen duiker over de Mandel - Ingelmunster	Ok	20			0		
1028	22,15	23	St. Eloois-Vijve: Doortocht 1ste en 2de fase	D				65	3, 4	
N358 Nieuwpoort - Oudenburg – Oostende van km 0 tot 25,317										
1005	19,1	19,9	Oudenburg: Stationstraat	Wv	50			0	16,17	
N359 verbinding N34 - N49 te Knokke-Heist van km 0 tot 3,168										
1104	0	3,168	Structureel onderhoud	Or				40		
N367 Brugge – Nieuwpoort van km 0 tot 35,04										
1094	0	0,2	Brugge: structureel onderhoud	Or				20		
1093	4,5	9,4	Jabbeke: structureel onderhoud	Or				25		
1092	7,2	8,8	Jabbeke: aanleg fietspaden	F				30	11	
1031	9,48	9,48	Kruispunt Gistelsesteenweg/Aartrijkestraat	Iv				12	18	
1105	14,79	15,93	Doortocht Westkerke	D				0	3	gemeente
1578	17,8	20,2	Gistel Nieuwpoortsesteenweg 2de fase	D				60	3, 4	
1575	17,8	20,2	Doortocht Gistel - Nieuwpoortsesteenweg 1ste fase	D				50	3, 4	
966	20	24	Middelkerke	Or				20		
677	22,20	23,62	Zevekote	D	50			0	3,4	gemeente

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1612	28,48	31,61	Herinrichten van het vak Middelkerke (N302)-Uniebrug (IJzer).	Wv				30		

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N367a doortocht te Jabbeke van km 0 tot 0,607										
678	0	0,607	Jabbeke: Doortocht	Or	40			0		
N368 Beernem – Oudenburg van km 1,755 tot 39,856										
1366	1,8	6,4	Structureel onderhoud 1ste fase	Or				40		
1367	11	15,6	Structureel onderhoud	Or				40		
1323	18,8	19,5	Structureel onderhoud	Or				10		
1583	21,32	22,83	Zedelgem Doortocht Ruddervoordestraat: fase 2	D				60	3	
1665	21,32	22,83	Zedelgem Doortocht Ruddervoordestraat: fase 1 herinrichting kruispunt Zuidwege	Id			15	0	3	
1000	27,5	29,7	Eernegem, aanleg fietspaden	F		60		0	11	
1588	32,05	33,05	Eernegem. Herinrichten	D				58	3, 4	
1606	36,39	38,57	Structureel onderhoud vak Oudenburg-Westkerke.	Or				30		
N369 Slijpe - Leffinge (N33) (Middelkerke) van km 32,107 tot 41,553										
1107	35,38	36	Doortocht Slijpe	D				50	3	gemeente
1065	40,95	41,75	Aanleg van een dubbelrichtingsfietspad	F		6		0	11	
N370 Beernem - N50 van km 0 tot 14,835										
1373	11,5	14,83	Aanleg fietspaden vak Wingene - Zwevezele	F				60	11	
N370c doortocht te Lichtervelde van km 0 tot 0,615										
693	0	0,615	Lichtervelde: Doortocht Lichtervelde 1ste en 2de fase	D	50			0	3,4	gemeente

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N371 Brugge - N31 van km 0 tot 3,786										
1409	1,5	3,7	Brugge: Structureel onderhoud	Or				40		
N374 Brugge - Westkapelle (N49) (Knokke-Heist van km 0 tot 14,194										

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1410	2	5	Brugge: Structureel onderhoud	Or				60		
1097	12,1	12,8	Gevaarlijke zone: Westkapelle	Iv		30		0	18	
N375 leper – Heuvelland van km 0 tot 13,713										
1411	4	5,2	leper: Structureel onderhoud	Or				30		
1412	8,2	10,2	Heuvelland. Ontdubbeling fietspad	F				50	11	
1036	10,4	11,6	Structureel onderhoud	Or				20		
N376 Brugge - Nederlandse grens van km 0 tot 17,318										
1413	2	3,7	Brugge: Ontdubbeling fietspad	F				30	11	
1632	10	12	Westkapelle : Structureel onderhoud	Or				25		
N379 verbindingsweg Centrum - N8 te leper van km 0 tot 1,746										
1586	0	1,746	leper Diksmuidseweg	D				80	3	
N382 vak1 Kaster (Anzegem) - A14(aansluiting 5) van km 0 tot 8,217										
1355	0,3	2,9	Structureel onderhoud herstel KWS verharding	Or				20		
700	3,245	4,647	Anzegem: Doortocht Anzegem 2° fase	D		40		0	3, 4	gemeente
1576	4,5	7,95	Aanleg fietspaden - Anzegem	F			30	0	11	
1127	4,647	8,1	Structureel onderhoud	Or				150		
1356	5,3	7,1	Structureel onderhoud herstel betonverharding	Or				20		
N382 vak3 N43 – Hulsterstraat van km 12,68 tot 18,33										
1147	16,23	18,33	Aanleg nieuwe weg R. Ghellinckstraat - Hulsterstraat	Wn		70		0	2	

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
-----------	-----	--------	--------------	---------	------	------	------	---------	----	---------------------

N382a verbinding N382 - N453 te Kaster (Anzege van km 0 tot 2,012

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1357	0	2	Structureel onderhoud kasseiverharding	B				12		
N386 Duinhoekstraat te De Panne van km 0 tot 3,407										
1025	0	3,407	Structureel onderhoud + aanleg fietspaden	B		50		0	11	
N388 verbinding N34 - N318 te Westende (Midde van km 0 tot 0,832										
1603	0	0,88	Herinrichten van het vak Westende (dorp)-Westende (Bad).	Wv				15	16	
N391 N8 - Bedieningweg kanaal Kortrijk-Bossuyt van km 0 tot 3,85										
1143	0	1,3	Omleiding Zwevegem 1° fase + bouwen van de brug	Wn		110		0	2	
1144	1,3	3,85	Omleiding van Zwevegem 2°	Wn				100	2	
N393 Helkijn (Spiere-Helkijn) - Pottes (Celle van km 0 tot 0,689										
703	0	0,31	Spiere - Helkijn	Or				5		
N396 Nieuwpoort - De Panne van km 0 tot 10,837										
705	10,83	17,25	Koksijde - vak Zeepanne - Oosthoek	F				40	11	
N437 A14 - Waregem R35 van km 29,849 tot 31,913										
1347	30	30,6	Structureel onderhoud	Or			3	0		
N453 Kerkhove (Avelgem) van km 7,529 tot 9,281										
1358	9,1	9,281	Structureel onderhoud	Or				5		
N459 Ossegem - Aarsele (Tielt) van km 14,236 tot 21,316										
1370	15,1	15,1	Oeselgem - kruispunt:	lv				12	18	

West-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N494 N382 - Tiegem (Anzegem) 1359	17,5	21	van km 17,426 tot 21,016 Structureel onderhoud	Or			10	0		
R008 Ring om Kortrijk			van km 15,5 tot 16,574							
683	9	15,5	Vernieuwen veiligheidsstootbanden	Vb	25	25	25	0		

West-Vlaanderen

ProjectNr van tot km omschrijving Rubriek 2000 2001 2002 Na 2002 MC Mede Opdrachtgever:

R030 Ring om Brugge (Scheepsdalebrug - N50) van km 0 tot 4,719

1007 0 0,8 Aanleg fietspaden F 30 11

1414 0 4,719 Brugge: Structureel onderhoud Or 60

R032 Ring om Roeselare (A17aansluiting 8 tot van km 10,694 tot 12,594

1615 0,9 0,9 Roeselare. Herinrichten kruispunt met de Meiboomlaan. Iv 10 18

R034 Ring om Torhout van km 0 tot 3,637

1389 0 2,1 Torhout: Vredelaan. Structureel onderhoud + wegnemen brug over verlaten spoorwegbedding. Or 50 0

1385 2 2,1 Torhout: aanleg rontonde aan kruispunt R034/N33 Id 15 18

R036 Stadsring Kortrijk van km 0 tot 4,608

1242 0 1 Kortrijk. Herinrichten kruispunt en gevaarlijke zone. Zv 15 17,18

Totaal West-Vlaanderen

1227 1088 1380 6276

Oost-Vlaanderen

ProjectNr van tot km omschrijving Rubriek 2000 2001 2002 Na 2002 MC Mede Opdrachtgever:

Algemene werken in de provincie Oost-Vlaanderen van km -1 tot -1

1220	-1	-1	Bouwputten voor weeginstallaties - later nominatief te bepalen.	B	0	0	0	0	
485	-1	-1	Aanbrengen functionele beplantingen op allerelei wegvakken - later nominatief te bepalen.	A	10	10	10	0	
487	-1	-1	Allerlei ingrepen van beperkte omvang met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid.	Iv	25	25	25	0	
490	-1	-1	Aanleg carpoolparkings - later nominatief te bepalen.	C	25	25	25	0	
1252	-1	-1	Leveren en plaatsen van veiligheidsinrichtingen.	Ob	10	10	10	0	
1251	-1	-1	Oppervlaktebehandeling op wegen en fietspaden.	Or	0	0	0	0	
1250	-1	-1	Kleine herstellingen aan de kunstwerken.	Ok	50	50	50	100	
1249	-1	-1	Ontsnipperingsprojecten - later nominatief te bepalen.	B	10	0	0	0	AMINAL (MINA-plan)
1248	-1	-1	Herstellen cementbetonverhardingen.	Or	20	20	20	0	
1223	-1	-1	Aanpassing en vernieuwing signalisatie.	S	20	20	20	0	
1156	-1	-1	Herstellen kws-verharding	Or	20	20	20	0	
1222	-1	-1	Aanleggen van autobusstanden en/of infostanden - later nominatief te bepalen.	B	5	5	5	0	
1221	-1	-1	Veilige schoolomgeving - later	B	50	50	50	0	nominatief te bepalen.

Oost-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N008 vak2 Ninove - Kluisbergen van km 19,058 tot 64,455										
1214	19,07	21,18	Herinrichting op het vak Vlaams Brabant - Tramstatie te Ninove	Wv				80	16	gemeente
497	21,15	21,57	Kruispunt: N28 Tramstatie te Ninove Aanleg van rotonde	Id	30			0	18	gemeente
495	22,1	22,3	Kruispunt met de N255: Sint Theresiakerk te Ninove	Id	15			0	18	gemeente
494	24,04	24,4	Herinrichting kruispunt "De Os" te Ninove	Id	25			0	18	gemeente
1212	26,8	28,55	Structureel onderhoud + fietspaden tussen de N405 en de N460	F			30	0	11	
1213	28,55	32,02	Structureel onderhoud + fietspaden op het vak Voorde – Ophasselt	F				60	11	
N009 vak4 Erembodegem - R40 (Gent) van km 21,362 tot 52,268										
1160	44,36	46,41	Doortocht Melle	D	45			0	3	gemeente + Aquafin
N009 vak5 R40A(Gent) - Gent van km 52,269 tot 56,127										
1547	29,2	30,8	structureel onderhoud Gentseseenweg	Or				40		
1262	52,3	55,5	Herinrichting van 3 naar 2 rijstroken	Wv			100	0	16	
N009 vak6 Lovendegem - Maldegem van km 56,259 tot 82,822										
1168	56,53	56,53	Kruispunt Rabotstraat te Evergem.	Id			6	0	18	
N017 vak2 Baasrode - N47 van km 16,025 tot 17,459										
1554	16,02	17,46	Herinrichting Mechelsesteenweg te Dendermonde	Wv				40	16	

Oost-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N035 vak3 Grammene - Deinze van km 62,355 tot 72,63										
1173	62,35	67,35	Overlay en modernisering.	Wv				150	16	

Oost-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
507	70	71	Doortocht Deinze.	D	50			0	3	gemeente
N041 vak1 R41(Aalst) - N47 van km 0 tot 10,864										
1167	2,7	6,5	Omlegging Gijzegem.	Wn				200	2	gemeente
1555	2,8	3,39	Structureel onderhoud + fietspaden	F	10			0	11	
1166	6,5	11	Wegeniswerken vak tussen N047 en N406.	Wn			200	0	2	
1164	8	8	Brug over de Dender te Denderbelle.	Wn		50		0	2	
1165	8,08	9,6	Bouwen kunstwerken Hoge Brug en Driesstraat.	Wn		40		0	2	
N041 vak4 N70 - Sint Niklaas van km 28,568 tot 29,722										
1203	-1	-1	Sluiten van ring te Sint-Niklaas	Wn				300	2	
N042 vak3 N460 - Zarlardinghe van km 23,858 tot 29,906										
1216	23,8	25,2	Structureel onderhoud te Geraardsbergen	Or			10	0		
N043 vak1 R40(Gent) - Zulte van km 0 tot 27,743										
525	2,5	5,91	Herinrichting vak tussen kruispunten "De Sterre" en "Drie Sleutels" te Gent	Wv			100	0	16	gemeente + Aquafin
1198	11,5	15,8	Structureel onderhoud te Astene	Or				150		
524	24,7	25,7	Doortocht Zulte	D			60	0	3	gemeente

Oost-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N047 vak2 Baardegem - Zele van km 6,358 tot 21										
1195	6,36	8,9	Aanleg fietspaden te Lebbeke	F			25	11	gemeente	
532	8,8	9,53	Doortocht Lebbeke 2de fase	D			30	0	3	gemeente
1556 fietspaden	15,37	16,3	Structureel onderhoud +	F			40	11		
N048 vak1 N8 - Brakel van km 0 tot 4,536										

Oost-Vlaanderen

ProjectNr van tot km omschrijving Rubriek 2000 2001 2002 Na 2002 MC Mede Opdrachtgever:

1196 0 4,536 Structureel onderhoud te Brakel Or

120

N048 vak2 Ronse - N60B van km 8,3 tot 14,397

1199 9,04 10,09 Structureel onderhoud te Ronse Or

50

N060 vak1 R40(Gent) - A14(aansluiting 8) van km 0 tot 7,687

1142 7,13 7,13 Herinrichten van kruispunt Lange Groenstraat de te Pinte (rotonde) Id

18

N070 vak1 R40(Gent) - Melsele van km 0 tot 45,79

1206 19,05 19,95 Doortocht te Lokeren D

35 3 gemeente

1210 22,3 30,1 Structureel onderhoud te Waasmunster en te Belsele Or

160

541 30,5 34,4 Aanpassen aan ringfunctie te St. Niklaas Wv

16

1205 42,87 45,01 Doortocht te Melsele D

0 3 gemeente

1162 45 45,3 Verlengen van busbaan en aanpassing wegprofiel tussen eindhalte en Snoekstraat te Beveren. Wv

16

gemeente

N255 Denderwindeke - Ninove van km 9,968 tot 15,316

545 12,55 15,31 Aanleggen fietspaden op vak Denderwindeke - Meerbeke F

0 11 gemeente

N406 Dendermonde - N41 te Hofstade (Aalst) van km 0 tot 9,153

1557 0,1 1,65 Herinrichting Noordlaan te Dendermonde Wv

16

547 3,3 3,85 Dendermonde - Aalst: herstellingen te Dendermonde Or

0

15

Oost-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N409 Deinze - Aalter (A10) van km 0 tot 11,192										
1170	7,96	11,07	Aanpassen aansluitingen vak Aalter-Lotenhulle te Aalter	Id				15	18	
1710	9	10,5	Herinrichting steenweg op	Wv				30	16	

Oost-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N411 Aalst - Baardegem van km 0 tot 7,886										
1176	0	0,27	Heraanleg kruispunten omgeving kliniek op N411	Id			25	0	18	gemeente
548	0,27	7,885	Structureel onderhoud vak Aalst - Moorsel met inbegrip van fietspaden	F	40	40	40	0	11	gemeente en Stedelijk
N415 Oosterzele (N42) - N444 van km 0 tot 8,275										
550	4,05	5,902	Herinrichting Scheldewindeke	Wv	50			0	16	gemeente
N419 temse - Zwijndrecht (N49) van km 0 tot 13,161										
1201	1,3	4,3	Structureel onderhoud te Temse	Or	80			0		gemeente + Aquafin
1207	3,474	3,763	Doortocht te Steendorp	D	25			0	3	gemeente
1204	4,362	11,40	Aanleg fietspaden op het vak Bazel-Kruike	F				80	11	
N434 Eeklo - Kerselaar (St-Laureins) van km 0 tot 8,348										
552	2,57	8,348	Vak Eeklo - Kerselaar (N456)	F		75		0	11	
N435 Lozer (Kruishoutem) - Nederzwalm (Zwalm) van km 0 tot 9,969										
1565	5,5	2,7	Aanleg fietspaden te Zingem	F				35		
N437 Brug over A14 - N35 van km 1,556 tot 18,917										
1711	3	8	Aanleg fietspaden te Nevele	F				50	11	
1171	5	7,7	Aanpassen aansluitingen en kruispunten te Nevele.	Id	20			0	18	
1183	12,05	17,02	Aanleggen fietspaden te St. Martens Latem en Nazareth	F				30	11	

Oost-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N437 N35 - brug over A14 van km 18,918 tot 29,849										
1184	22,34	25,6	Aanleggen fietspaden op het vak Lozer-Kruishoutem	F				35	11	
1185	25,6	29,8	Aanleg fietspaden op het vak Kruishoutem-Waregem	F				45	11	

Oost-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N437a Nevelestraat te Hansbeke (Nevele) van km 0 tot 0,632										
1559	0	0,8	Omlegging te Hansbeke - 2 de fase	Wn				50	2	
1558	0,8	1,6	Omlegging te Hansbeke 1ste	Wn				60	2	
N441 verbinding Eine (N60) - Mater (N8) te Ou van km 0 tot 6,517										
1175	5	6,5	Structureel onderhoud te Oudenaarde	Or				45		
N446 Belsele (St-Niklaas) - Grembergen (Dende van km 0 tot 9,509										
1202	1,7	8,345	Structureel onderhoud te Waasmunster en Hamme	Or				70		
N449 Zelzate - Wetteren van km 0 tot 18,204										
1187	0	11,04	Aanleggen fietspaden op het vak Zaffelare-Wachtebeke-Zelzate	F				130	11	
1189	0	11,04	Structureel onderhoud op het vak Zaffelare-Wachtebeke-Zelzate	Or				75		
1188	2,5	3,2	Structureel onderhoud te Wachtebeke	Or				20		gemeente + Aquafin
1186	14,04	15,3	Structureel onderhoud op het vak te Beervelde tussen E17 en Toleinestraat	Or				40		gemeente
N450 verbinding Melsele - Kallo te Beveren van km 0 tot 5,148										
1190	1,56	3,7	Structureel onderhoud en fietspaden	F				40	11	
N452 Nazareth - Semmerzake (Gavere) van km 0 tot 6,136										
1696	4,7	5,1	N452 Fietspad te Semmerzake	F				5	11	

Oost-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N454 Ronse - Zottegem (N42) van km 0 tot 25,357										
1200	0	11,2	Structureel onderhoud op het vak Ronse-Horebeke	Or				200		
1560	7,6	8,9	Doortocht Maarkedal	D				35	3	gemeente + Aquafin

Oost-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N456 Gent - Watervliet van km 0 tot 28,704										
554	5,45	7,17	Aanleg fietspaden vak Evergem - Sleidinge van kmp 5,47 tot kmp 7,17	F	30			0	11	gemeente
1169	15,23	15,23	Kruispunt Vierweeghe te Kaprijke (N448)	Id				15	18	
N458 Gent - Boekhoute (Assenede) - Nederlands van km 0 tot 25,025										
1191	8,38	9,25	Fietspaden op het vak Beekstraat Wippelgem	F				13	11	gemeente
558	12,99	13,13	Doortocht te Ertvelde	D		15		0	3	gemeente
N461 Drongen (Gent) - Knesselare van km 0 tot 23,62										
559	0,3	2,232	Vak Drongen - Merendree - Aanleg fietspaden	F	30			0	11	
N462 Wetteren - Zottegem - Brakel van km 0 tot 25,323										
1193	1,1	3,1	Aanleg van fietspaden te Massemen	F				30	11	gemeente + Aquafin
1192	6,8	7,8	Structureel onderhoud te Bavegem	Or			25		gemeente	
N467 Schoonaarde (Dendermonde) - Overmere (Be van km 0 tot 6,569										
1159	6,57	6,57	Rotonde aan De Kleppel (N445)	Id				35	18	
N469 Merelbeke - Zwijnaarde (Gent) van km 0 tot 3,534										
1194	0	3,5	Aanleg fietspaden	F				25	11	
N485 Beveren - Steendorp (temse) van km 0 tot 9,859										
566	2,7	5,7	Vak tussen E17 en N70 te Beveren + aanleg fietspaden	Wv	80			0	16	gemeente

Oost-Vlaanderen

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N493 Geraardsbergen - N8 van km 0 tot 9,114										
1197	6,5	8,8	Aanpassing bestaand fietspad te Parike	F		25		0	11	
Totaal Oost-Vlaanderen					890	680	791	2823		

Limburg

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
Algemene werken in de provincie Limburg van km –1 tot -1										
454	-1	-1	Herstellen kws-verharding	Or	20	20	20	0		
453	-1	-1	Veilige schoolomgeving - later nominatief te bepalen.	B		50	50	0		
1304	-1	-1	Aanleg carpoolparkings	C	25	25	25	0		
1243	-1	-1	Ontsnipperingsprojecten - later nominatief te bepalen.	B	15	10	10	0		AMINAL (MINA-plan)
260	-1	-1	Aanbrengen functionele beplantingen op allerlei wegvakken - later nominatief te bepalen.	A	10	20	20	0		
263	-1	-1	Oppervlaktebehandeling op wegen en fietspaden	B	30	40	30	0		
1225	-1	-1	Allerlei ingrepen van beperkte omvang met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid.	Iv	30	30	30	0		
1219	-1	-1	Aanleggen van autobushaltes en/of infostanden - later nominatief te bepalen.	B	5	5	5	0		
291	-1	-1	Herstellen cementbetonverhardingen.	Or		20	20	0		
1218	-1	-1	Bouwputten voor weeginstallaties - later nominatief te bepalen.	B		5	5	0		
293	-1	-1	Kleine herstellingen aan de kunstwerken.	Ok	15	15	15	0		
298	-1	-1	Leveren en plaatsen van veiligheidsinrichtingen	Vb	10	10	10	0		
261	-1	-1	Aanpassing en vernieuwing signalisatie.	S		10	10	0		

Limburg

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N002 vak4 A2(aansluiting 25) - R70 (Hasselt) van km 52,5 tot 71,431										
1466	57,7	58	Kruispunt N2/N2d te Herk de	Iv		15		0	18	
1467	59,8	61,2	Kruispunt N2d en rotonde	Iv	25			0	18	
Doelstraat te Herk de Stad										
1631	64,8	66	Hasselt: Herinrichting doortocht te Kermt met inbegrip van veilige schoolomgeving.	D	50			0	3	
306	68,4	68,4	Rotonde en onderdoorgangen voor fietsers t.h.v. afrit Luik: complex Hasselt-West te Kuringen	Iv		100		50	18	Hasselt
305	71	71,5	Busbaan en rotonde Koningin Astridlaan te Hasselt	Wv		50		0	8, 18	de Lijn
N002 vak5 R71 (Hasselt) - (NI.Grens) Lanaken van km 72,541 tot 94,968										
304	85,3	85,4	Bilzen: Rotonde Hasseltsepoort en doortocht St.Lambertuslaan te Bilzen	D	15			0	3,4	riolering Bilzen
1468	87	87,9	Fietspaden te Waltwilder	F			20	0	11	Bilzen
1469	88,3	91,9	Fietspaden te Mopertingen (Bilzen)	F				100	11	Bilzen
N002d doortocht te Herk-De-Stad van km 0 tot 1,967										
312	1,2	1,5	Doortocht Herk de Stad.	D		40		0	3	Herk de Stad
1157	1,6	1,9	Herinrichting kruispunten Centrumlus te Herk de Stad.	Iv		25		0	18	Herk de Stad
N003 vak3 St-Truiden - N3e(Km0) van km 58,325 tot 60,173										
310	69,8	73,1	Sint-Truiden - Heers: Renovatie vak Heers - grens Liège	Wv		100	100	0	16	

Limburg

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N072 vak1 N74 (Zonhoven)-Heusden(Heusden-Zolder) van km 0 tot 11,092										
1527	9	9,2	Heusden-Zolder: kruispunt Suska. Conflictvrije regeling	lv	15			0		

Limburg

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1510	14	15	Rotondes wegvak Mijnschoolstraat-Kasteletsingel te Beringen.	Iv				50	18	
1511	18	18,1	Herinrichting kruispunt Kerk Beverlo (N72/N72b)	Iv			30	0	18	
N072b doortocht te Beverlo (Beringen) van km 0 tot 0,91										
1512	0	1	Herinrichting doortocht Beverlo (Beringen).	B				30		
N073 vak1 N78 (Kinrooi)-Bree(brug Willemsvaart) van km 0 tot 13										
1476	4,5	5,5	Doortocht Breeërssteenweg te Kinrooi	D				30	3	Kinrooi
1475	7,5	9,2	Herstellen en overlagen vak Bree-Kinrooi 2° faze	Or	10			0		
N073a R73(Bree) - N73 van km 2,04 tot 3,52										
322	0	0,5	N073a/N76 Bree: renovatie Nieuw Stadpoort, Cobbestraat en Kloosterpoort	B	10			0		
N075 vak1 N74 (Hasselt)-N750(Genk) van km 0 tot 13,055										
358	0	4	Herinrichting Genkersteenweg te Hasselt	Wv	30	30		0	16	Hasselt
356	4	10,5	Genk: Herinrichting Hasseltweg te Genk.	Wv	30	30	30	30	16	Genk
323	10,7	10,9	Genk:Herinrichting Europalaan	D			60	0	3	
N076 vak1 N79 - A13(aansluiting 30)(Borgloon) van km 0 tot 11,854										
1478	0,3	2	Renovatie vak te Borgloon	Or			50	0		
1479	6,4	7	Doortocht vak N777-N20 te Kortesseem	D				40	3	

Limburg

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N076 vak4 Opglabbeek - N76J(Bree) van km 29,5 tot 44,98										
1480	29,8	31	Ontsluiting industriegebied Opglabbeek	Wo			30	0	14, 16	Opglabbeek

Limburg

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1049	37,6	44,8	Vak N719 Weg naar Helchieren(Meeuwen-Gruitrode) - N73 Rode Kruislaan (Bree)	F	40	60	0	11		
N078 Vroenhoven (Riemst) Kintrooi(grens NL) van km 0 tot 43,037										
368	16,7	16,8	Rotonde Noord t.h.v. complex A2 (Maasmechelen)	Iv	30			0	18	
370	19,5	21,5	Onsluiting reconversiegebied Eisdien te Maasmechelen.	Wn	30	30	30	0	14	Maasmechelen
1482	25	26,5	Doortocht vak N75-N771 te Lanklaar (Dilsen-Stokkem)	D				50	3	Dilsen-Stokkem
1483	35	35,5	Onsluiting BPA Kloosterbempden te Maaseik	Wo				20	16	
1481	35,5	35,6	Rotonde N761 (Bleumerstraat) te Maaseik	Iv			15	0	18	
N078a doortocht te Lanaken van km 0 tot 2,602										
366	0	1,2	Lanaken: Renovatie Stationstraat en Koning Albertlaan	B	20			0		Lanaken
N078b doortocht te Maaseik van km 0 tot 2,937										
1484	1,25	2,9	Doortocht Maastrichtersteenweg en Burgemeester Philipslaan te Maaseik	D				30	3	Maaseik
N079 vak1 St-Truiden - Tongeren van km 0 tot 22,5										
1181	2,5	3	Rotonde N79 x N759 te	Iv		20		0	18	
375	14,8	17,8	Borgloon: vak Borgloon - Tongeren: fietspaden	F	30	60		0	11	riolering

Limburg

ProjectNr van tot km omschrijving Rubriek 2000 2001 2002 Na 2002 MC Mede Opdrachtgever:

N141 Veerle (Laakdal) - Heppen (Leopoldsburg) van km 8,402 tot 19,17

1513	-1	-1	Ontsluiting industriegebied Meerhout te Ham	Wn			60	0	
382	9,6	12	Ham: Rofonde en fietspaden vak A13 - Albertkanaal	F	30		30	0	11 riolering Ham

Limburg

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
396	20,3	21,3	Tessenderlo: Kruispunt met fietspaden in de Neerstraat	F	60			0	11	riolering Tessenderlo
N648 Voeren - Nederlandse grens van km 9,186 tot 15,109										
1514	10,8	14	Overlaging vak te St.Pietersvoeren (Voeren)	Or			20	0		
N712 Lommel - Neerpelt van km 3,863 tot 23,82										
1487	38	40	Fietspaden te Hamont	F		25		0	11	
N716 St-Truiden - Herk-De-Stad van km 0,545 tot 14,018										
1182	0	0	Rotonde Menten de Horneplein te St.Truiden	Iv		15		0	18	
N717 Beringen -Herk-De-Stad van km 0 tot 8,825										
408	0,9	5,2	Aanleggen fietspaden te	F	50	75		0	11, 16	Lummen + Aquafin
N719 Heusden (Heusden-Zolder) - Meeuwen (Meeu van km 0 tot 20,4										
413	1	1,9	Heusden - Zolder: Doortocht Brugstraat	D	50			0	3	Heusden-Zolder
N721 Bree - Neeroeteren (Maaseik) van km 0 tot 9,938										
1488	4	4,5	Doortocht Opitter	D				20	3	Bree
N722 Hasselt - St-Truiden van km 0 tot 14,227										
1489	0	1	Overlaging te Hasselt	Or			40	0		
1490	2	12	Fietspaden te Alken	F				120	11	
N725 Kermt (Hasselt) - Tessenderlo (N141) van km 0 tot 21,275										
1515	0,5	1,4	Fietspaden te Kermt (Hasselt)	F			30	0	11	
1516	3,3	5,5	Fietspaden te Thiewinkel (Lummen)	F				60	11	Aquafin + Lummen

Limburg

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N726 Bokrijk(Genk) - Kelchterhoef(Houthalen-H van km 0 tot 11,752										
1517	8	8	Aanleg rotonde Transportlaan te Genk	lv			20	0	18	

Limburg

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
1518	8,7	9,1	Herinrichting aansluitingen complex A2 te Genk	Iv				50	18	
N729 Kermt (Hasselt) - Zolder (Heusden-Zolder van km 0 tot 10,369										
1050	6	6,2	Poorteffect en rotonde Galgeneinde-Vrunstraat te Zolder (toegang Domein Bovy)	Iv	30			0	18	
N730 Tongeren - Bree van km 0 tot 42,7										
435	11,8	12,5	renovatie vak Bilzen - Munsterbilzen	Or		10		0		
437	12,5	16	Bilzen: doortocht te	D		80		0	3, 4	Bilzen
1697	15,5	15,5	Bilzen: Rotonde Taurusweg	Iv	40			0	18	
1051	16,9	17,9	Vak N750 Oosterring-Daalstraat te Zutendaal	F	12			0	11	
1052	17,9	19,4	Vak Daalstraat- Terboekstraat te Zutendaal	F		15		0	11	
436	27,5	28,2	As:Doortocht André	D				30	3	riolering As
434	28,4	30,2	As (St.Aldegondisstraat)-Opplabbeek (Lietenstraat)	F	20		30	0	11	Opplabbeek+As
1054	32,3	33,3	Vak Weg naar Neerglabbeek-Speeltuinstraat te Opplabbeek	F	15			0	11	
1056	34,1	36,2	Vak Campstraat-Venhovenstraat te Meeuwen-Gruitrode	F		15		0	11	
1058	37,7	39,6	Vak Neerhovenstraat(Meeuwen-Gruit rode)- N760 Muizendijk (Bree)	F		20		0	11	
1059	39,6	40,5	Vak N760 Muizendijk-Kipdorpstraat te Bree	F	10			0	11	

Limburg

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N739 verbinding Kuringen - Stevoort te Hasselt van km 0 tot 4,731										
439	3,6	4,2	Hasselt: aanleg fietspaden vak Stevoort - Kuringen	F			20	80	11	Hasselt

Limburg

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
N742 verbinding N75 - De Maas te Dilsen van km 0 tot 4,583										
1519	0,9	2,2	Renovatie A. Sauwenlaan te Dilsen-Stokkem	Or			20	0		
N744 Zwartberg (Genk) - Wiemiesmeer (Zutendaal van km 0 tot 7,707										
1520	0	1,1	Onderwijslaan te Genk-structureel onderhoud	Or			20			
N745 Bilzen - Riemst van km 0 tot 8,316										
1495	0	1	Herinrichting vak te Bilzen	Or			20			
N748 Peer -Hamont-Achel(Nl.grens) van km 0 tot 10,98										
1521	10,6	10,6	Rotonde Jos Verlindenstraat	Iv	25			0	18	
N754a doortocht te Borgloon van km 0,287 tot 1,753										
1522	0,5	1,1	Doortocht Sittardstraat en Guldenbodemiaan te Borgloon	D			60	0	3, 4	Borgloon
N755 Kerkom (St-Truiden) - Gingelom(grens W-gew) van km 0 tot 7,842										
1301	3,2	5,8	Gingelom : Renovatie te Borlo	Or	80			0		Aquafin+Gingelom
N756 Kerniel (Borgloon) - Vliermaal (Kortesseem) van km 0,149 tot 3,407										
1302	1,6	3,4	Borgloon: Renovatie te Gors-op-Leeuw en Vliermaal	Or	40			0		Borgloon + Kortesseem
N757 Kinrooi - Rotem-(Dilsen-Stokkem) van km 0 tot 12,748										
443	12	12,2	Rotem: Poorteffect (Dilsen-Stokkem)	D	10			0	3	Dilsen-Stokken
N773 Maaseik - Neeroeteren (Maaseik) van km 0 tot 6,317										
448	0	0,75	Maaseik: Herinrichting kruispunt Bospoort (N762, N78b)en Bosmolenlaan (N773/N770)	D	40			0	3	Maaseik

Limburg

ProjectNr	van	tot km	omschrijving	Rubriek	2000	2001	2002	Na 2002	MC	Mede Opdrachtgever:
R072 Ring om Tongeren van km 0 tot 2,03										
452	0	2	Tongeren: Doortocht Ringlaan	D		80	40	0	3, 4	de lijn
Totaal Limburg					1007	1155	985	830		