

VLAAMSE RAAD

ZITTING 1995 – 1996

5 DECEMBER 1995

ONTWERP VAN DECREET

**houdende de algemene uitgavenbegroting van
de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1996**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer
uitgebracht door de heer Carl Decaluwé
aan de Commissie voor Financiën en Begroting**

BELEIDSBRIEF

**Ruimtelijke structuur voor Vlaanderen
Opties voor een duurzaam en leefbaar ruimtebeheer
Beleidsprioriteiten 1995-1999**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer
uitgebracht door de heer Carl Decaluwé**

*Samenstelling van de Commissie :**Voorzitter :* de heer Jaak Gabriels.*Vaste leden :* de heren Joachim Coens, Carl Decaluwé, Paul Dumez, Leonard Quintelier, mevrouw Maria Tyberghien-Vandebussche ;

de heren Ward Beysen, Jaak Gabriels, Patrick Lachaert ;
 de heren Steve Stevaert, René Swinnen, Robert Voorhamme ;
 de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris ;
 de heer Herman Lauwers ;
 de heer Ludo Sannen.

Plaatsvervangers :

de heren Georges Cardoen, Michel Doomst, Erik Matthijs, Mark Van der Poorten, Jef Van Looy ;
 de heren Marc Cordeel, Jacques Devolder, Arnold Van Aperen ;
 mevrouw Lydia Maximus, de heren Bruno Tobback, André Van Nieuwkerke ;
 mevrouw Marijke Dillen, de heer Frans Wymeersch ;
 de heer Johan Sauwens ;
 de heer Johan Malcorps.

*Zie :***15** (BZ 1995)

- Nr. 1 : Ontwerp van decreet
- Nrs. 2 tot 9 : Amendementen
- Nr. 10-A : Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Stadsvernieuwing en Huisvesting
- Nr. 10-B : Verslag namens het Advies- en Overlegcomité voor Brussel en Vlaams-Brabant
- Nr. 10-C : Verslag namens de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden
- Nr. 10-D : Verslag namens de Commissie voor Cultuur en Sport
- Nr. 10-E : Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud
- Nr. 10-F : Verslag namens de Commissie voor Mediabeleid
- Nr. 10-G : Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

157 (1995-1996)

- Nr. 1 : Beleidsbrief

*Zie ook :***12** (BZ 1995)

- Nr. 1 : Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

13 (BZ 1995)

- Nr. 1 : Toelichtingen

16 (BZ 1995)

- Nr. 1 : Administratieve begroting
- Nr. 2 : Wijzigingen van de administratieve begroting

17 (1995-1996)

- Nr. 1 : Verslag van het Rekenhof

INHOUD

I. BELEIDSBRIEF

A. Inleidende uiteenzetting door de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening	5
– Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	5
– De waterbeheersing	6
– Het grond- en pandenbeleid	6
– Het mobiliteitsbeleid in het algemeen	7
– De mobiliteitsconvenanten	7
– Het investeringsprogramma voor de wegeninfrastructuur	9
– Het recht op mobiliteit	12
– De verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid	13
– De havens en de binnenvaart	13
– De luchthavens	14
– De verlaten bedrijfsruimten	14
B. Bespreking van het beleid inzake ruimtelijke ordening	15
a. Opmerkingen van de leden	15
– Algemene opmerkingen	15
– Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het planningsdecreet	15
– Het nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening	17
– Het grond- en pandenbeleid	17
b. antwoorden van de minister	18
– Algemene opmerkingen	18
– Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het planningsdecreet	18
– Het nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening	19
– Het grond- en pandenbeleid	19
C. Bespreking van het beleid inzake openbare werken en vervoer	20
a. Opmerkingen van de leden	20
– Algemene opmerkingen	20
– De mobiliteitsconvenanten	20
– Het vervoer over de weg	20
– De Vlaamse Vervoersmaatschappij	22
– De havens	23
– De binnenvaart	24
– De luchthavens	24
– De waterbeheersing	25

b. antwoorden van de minister	25
– Algemene opmerkingen	25
– De mobiliteitsconvenanten	25
– Het vervoer over de weg	26
– De Vlaamse Vervoersmaatschappij	27
– De havens	28
– De binnenvaart	29
– De luchthavens	29
– De waterbeheersing	30
II. BEGROTING 1996	
A. Artikelsgewijze bespreking	30
a. artikelen	30
b. tabellen	30
B. Indicatieve stemmingen	33
III. BIJLAGEN	
A. Lijst van lopende gewestplanwijzigingen	36
B. Driejaarlijks investeringsprogramma voor wegeninfrastructuur 1996-1998	41
C. Overzicht van de in 1995 uitbetaalde planschade-vergoedingen	77
D. Uitsplitsing van de ontvangstenpost 80.09 van het Vlaams Infrastructuurfonds	78
E. Overzicht van de in 1995 uitbetaalde verwijlinteressen	83

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer heeft de haar toegewezen decreetsbepalingen van het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1996 (Stuk 15 (BZ 1995) – Nr.1) besproken op 21, 22 en 28 november 1995. In samenhang daarmee heeft de commissie ook van gedachten gewisseld over de beleidsbrief "Ruimtelijke structuur voor Vlaanderen. Opties voor een duurzaam en leefbaar ruimtebeheer. Beleidsprioriteiten 1995-1999", ingediend door de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening (Stuk 157 (1995-1996) – Nr.1). De besprekingen vielen uiteen in twee delen. Na een inleidende uiteenzetting door de minister gehoord te hebben, heeft de commissie eerst een algemene bespreking gewijd aan achtereenvolgens het beleid inzake ruimtelijke ordening en inzake openbare werken en vervoer. Hoofdstuk I van dit verslag bevat een neerslag van deze besprekingen. Daarna heeft de commissie de begroting artikelsgewijs besproken en indicatief goedgekeurd. Hierover wordt gerapporteerd in hoofdstuk II van dit verslag.

I. BELEIDSBRIEF

A. Inleidende uiteenzetting door de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening

In zijn inleidende uiteenzetting stelt de minister om te beginnen dat openbare werken, vervoer en ruimtelijke ordening nauw met elkaar verweven zijn. Toch opteert hij voor een thematische toelichting, omdat dit de overzichtelijkheid ten goede komt, ook al lijkt dit op bepaalde momenten eerder gekunsteld. De verwevenheid blijkt ondermeer hieruit dat een goede ruimtelijke ordening onmiskenbaar positieve gevolgen heeft op het in goede banen leiden van de verkeersstromen. Zo heeft ook de ontwikkeling van een efficiënt mobiliteitsbeleid effect op de uitvoering van openbare werken. Omwille van deze onderlinge verwevenheid is een duurzaam beleid onontbeerlijk. Daarom moeten de hoekstenen van het Vlaams ruimtelijke orderingsbeleid volgens de minister worden gevormd door een duurzame ruimtelijke ontwikkeling en kwaliteit. Vlaanderen heeft dan ook behoefte aan een duidelijk ruimtelijk referentiekader : het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De voorbereidende werkzaamheden hiervoor zullen in de loop van 1996 worden afgerond.

– Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Eén van de basisprincipes van het RSV is de herwaardering van het stedelijk weefsel, aldus de minister. De stedelijke gebieden zijn immers een zichtbaar slachtoffer van de ruimtelijke ontwikkelingen van de laatste decennia. Bewust en gericht overheidsingrijpen is dan ook uiterst belangrijk om de leefbaarheid en het functioneren van de stedelijke gebieden te versterken. Maar de versterking van de stedelijke gebieden is om nog een andere reden belangrijk. Als tweede belangrijke doelstelling is in het ruimtelijk beleid immers de bescherming van de open ruimte opgenomen. Het vrijwaren van de open ruimte is echter alleen maar mogelijk wanneer nieuwe ruimtebehoevende activiteiten worden opgevangen in de stedelijke gebieden. Ook daarom moet dus de aantrekkingskracht van de stedelijke gebieden worden versterkt. De stedelijke gebieden zullen worden afgebakend in ruimtelijke uitvoe-

ringsplannen en binnen dit afgebakende geheel zal een stedelijk beleid worden gevoerd. Daarbuiten zal het beleid gericht zijn op het vrijwaren van de open ruimte.

De minister wijst erop dat open ruimte een beperkte grondstof is voor de verschillende ruimtegebruikers. Open ruimte moet echter niet alleen kwantitatief maar ook kwalitatief hoogstaand zijn omdat ze tal van ecologische, economische, landschappelijke, cultuur-historische en psychologische functies vervult. De open ruimte kan worden behouden door versnippering door bebouwing en infrastructuur tegen te gaan. Ook daarom moeten wonen en werken buiten de stedelijke gebieden worden gebundeld in de reeds bebouwde kernen. Daarnaast kan de open ruimte worden versterkt door essentiële open ruimte-functies dynamisch te ontwikkelen in het kader van de bestaande ruimtelijke structuur en het bestaande fysisch systeem.

De ruimtelijke planning moet volgens de minister dus het kader scheppen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de verschillende maatschappelijke activiteiten en dit kader moet wettelijk worden vastgelegd. Het zogenaamde trendbreukbeleid blijft hierbij van kracht. Bij de opmaak van Bijzondere Plannen van Aanleg blijven de volgende doelstellingen dan ook centraal staan : het behoud en de versterking van de open ruimte, de selectieve uitbouw van stedelijke gebieden, betere ruimtelijke voorwaarden voor het openbaar vervoer en oog voor een duurzame economische ontwikkeling.

Voor de minister bestaat de eerste prioriteit in het leggen van een decretale basis voor het RSV. Maar tegelijk moeten structurele maatregelen worden getroffen om het beteugelings- en handhavingsbeleid te optimaliseren. Hier is ook een belangrijke taak weggelegd voor de gemeentebesturen. Zij moeten, als eerste-lijns-overheden, het Vlaamse handhavingsbeleid op het terrein helpen waarmaken.

– De waterbeheersing

Binnen de ruimtelijke ordening van de maatschappelijke activiteiten zal trouwens ook aandacht worden besteed aan de bescherming van de bevolking tegen wateroverlast, onder meer door rekening te houden met de ruimte die stromen en rivieren vereisen, aldus nog de minister. Binnen een maatschappelijk aanvaardbare termijn zal trouwens de primaire bescherming tegen overstromingen voor heel Vlaanderen worden gerealiseerd. In dit kader zal ook een preventief beleid worden uitgewerkt via een geïntegreerde benadering, over de waterlopenstelsels heen, waarbij de waterafvoersnelheden worden verminderd en de waterdebieten worden beperkt. De beveiliging van de bevolking tegen wateroverlast dient immers evenwaardig te zijn aan deze die geboden wordt in de ons omringende landen. Dit is uiterst belangrijk omdat onvoldoende bescherming tegen overstroming de economische mogelijkheden en het patrimonium in het gedrang brengt.

– Het grond- en pandenbeleid

Als instrument voor het ruimtelijk beleid wordt door de minister in de eerste plaats een grond- en pandenbeleid naar voren geschoven. Hierdoor kan de overheid de meest geschikte gronden en panden ter beschikking stellen van diegenen die er ruimtelijk de meest opportune bestemming op willen realiseren. In het kader van de uitvoering van het decreet van 16 juni 1982 (BS 5 augustus 1982) worden subsidies voorzien voor een sociaal grondbeleid. Bedoeling is om via het

subsidieren van grondverwervingen projecten voor sociale woningbouw – meer specifiek sociale verkavelingen en koopwoningen – tegen economische en sociaal aanvaardbare prijzen mogelijk te maken. Op de begroting van 1996 is hiervoor 60 miljoen frank voorzien. Daarnaast werd in het ontwerp van programmadecreet een nieuw initiatief inzake grond- en pandenbeleid genomen. Grond- en pandenbeleid omvat een geheel van maatregelen om de meest geschikte gronden en panden op het gepaste ogenblik tegen billijke voorwaarden ter beschikking te stellen voor de realisatie van de ruimtelijk gewenste bestemming. Het is de bedoeling van de minister om de provincies, gemeenten en OCMW's te stimuleren een grond- en pandenbeleid te voeren. Naast het activeren van reeds bestaande instrumenten, zal het creëren van nieuwe instrumenten worden aangemoedigd. Tevens zullen subsidies worden voorzien voor grond- en/of pandverwerving voor de realisatie van concrete projecten. Op de begroting van 1996 is hiervoor 50 miljoen frank voorzien.

– Het mobiliteitsbeleid in het algemeen

De herwaardering van stedelijke gebieden en de versterking van de open ruimte overschrijden echter het zuiver ruimtelijke beleid, vindt de minister. Zo moet eveneens de auto-mobiliteit worden beheerst om te komen tot de stedelijke leefbaarheid. Hiervoor is een nauwe samenwerking tussen de verschillende overheden en vervoersmaatschappijen noodzakelijk. De afgelopen jaren werd op alle beleidsniveaus de noodzaak beklemtoond tot een globale mobiliteitsvisie. Alleen zo kan de harmonie tussen de economische ontwikkeling, de algemene maatschappelijke belangen, het leefmilieu en de ruimtelijke ordening worden bevorderd. Daarom staat het streven naar een efficiënt personenverkeer en goederenvervoer centraal in het Vlaams infrastructuur- en vervoersbeleid. Dit is gericht op de vermindering van de verkeersoverlast op de wegen, het vergroten van de verkeersveiligheid en het tot stand brengen van milieuvriendelijke en energiezuinige transportsystemen. Deze transportsystemen en de infrastructuur die erbij hoort, moeten daarom doelgericht en selectief worden uitgebouwd. Enkel zo kan Vlaanderen zijn competitiviteitsvoordeel behouden. Meer in het algemeen hecht de minister veel belang aan de ontwikkeling van multi-modale vervoersprojecten, die dan ook centraal zullen staan in zijn verkeers- en vervoersbeleid. Uiteindelijk ligt het in zijn bedoeling te komen tot een veelzijdig mobiel Vlaanderen, een veelzijdige mobiliteit die in de visie van de minister vooral tot haar recht zal kunnen komen in een ruimtelijk geordend Vlaanderen.

– De mobiliteitsconvenanten

De verantwoordelijkheid voor het mobiliteitsvraagstuk is echter duidelijk gespreid over diverse doelgroepen en sectoren. Het is dan ook noodzakelijk te komen tot een gecoördineerd optreden en gecoördineerde inzet van middelen. Een afdoende samenwerking tussen het Vlaamse Gewest, de gemeentelijke overheden en De Lijn is bijgevolg onontbeerlijk. Het is vanuit dit perspectief dat de minister heeft aangekondigd om het mobiliteitsconvenant als hefboom te zullen gebruiken voor de uitbouw van een mobiliteitsbeleid waarin de verantwoordelijkheid voor het mobiliteitsvraagstuk een gedeelde verantwoordelijkheid is. Zo ligt het in zijn bedoeling om in deze regeerperiode voor tenminste 20 stedelijke gebieden mobiliteitsconvenanten af te sluiten. Hierin wordt door de verschillende partijen een pakket resultaatsverbintenissen ten aanzien van het mobiliteitsvraagstuk vastgelegd. Zoals de

minister bij vorige gelegenheden al meermaals heeft benadrukt, zal in dergelijke onderhandelingen het aspect openbaar vervoer een sleutelfunctie spelen. Dit is volgens hem evident, gelet op het regeerakkoord waarin de beheersing van de automobilititeit en de bevordering van het openbaar vervoer als belangrijke doelstellingen worden erkend. In de begroting van 1996, meer bepaald programma 63.20, werd hiervoor trouwens een nieuw artikel gecreëerd. Hierop wordt een bedrag van 360 miljoen frank ter beschikking gesteld voor uitgaven met betrekking tot de voorbereiding en de uitvoering van dergelijke mobiliteitsconvenanten. Hierin zijn de extra exploitatietekorten begrepen die door de Vlaamse Vervoersmaatschappij (VVM) worden gemaakt in het kader van de uitvoering van deze mobiliteitsconvenanten. Tegelijk wordt het hierdoor mogelijk om de bestaande initiatieven van de VVM te incorporeren om te komen tot resultaatsverbintenissen ten aanzien van lokale overheden. De minister verwijst hier concreet naar de initiatieven van de VVM ter bevordering van de doorstromingsfunctie van het openbaar vervoer en die gekend zijn onder de noemer "Op één Lijn".

Zoals de libel  van bovenvernoemd programma 63.20 ook duidelijk maakt, wil de minister met dit extra-krediet dat hem tijdens de begrotingsonderhandelingen werd toegekend, ook middelen reserveren voor een financiële tussenkomst in de voorbereiding van dergelijke mobiliteitsconvenanten. Het spreekt volgens hem vanzelf dat degelijk voorbereidend studiewerk vereist is, aangezien het hier uitgebreide verkeersingrepen betreft, waardoor belangrijke verkeersstromen in een stedelijk gebied worden beïnvloed. Het voorstel van mobiliteitsconvenant van de minister zal dus in de mogelijkheid voorzien om de bestaande formule van "mobiliteitsconvenant" – zoals door de Mobiliteitscel van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur werd gehanteerd – te integreren. Tegelijkertijd wenst de minister echter te benadrukken dat het geenszins zijn bedoeling is om elke afsprakenregeling binnen het kader van een mobiliteitsconvenant te laten voorafgaan door uitgebreid studiewerk. Multimodale modellen kunnen inderdaad een belangrijk hulpmiddel zijn om tot een oplossing van een verkeersprobleem te komen, maar mogen de procedure tot het afsluiten van een afsprakenregeling ook niet al te veel bezwaren en vertragen.

Voor heel wat wegeninvesteringsprojecten van het Vlaamse Gewest acht de minister het immers perfect mogelijk een duidelijke link te leggen tussen resultaatsverbintenissen die de lokale overheden op zich moeten willen nemen enerzijds en de bereidheid van het Vlaamse Gewest om te investeren in dergelijke projecten anderzijds. Hij heeft het hier dan voornamelijk over investeringen van het Vlaamse Gewest met betrekking tot fietspaden, doortochten en omleidingswegen, en zwarte kruispunten. Het is volgens de minister duidelijk dat dit de typische projecten zijn waaraan ook de lokale overheid en de lokale gemeenschap – de minister verwijst daarbij naar de schoolgemeenschappen – een belangrijke bijdrage kunnen leveren op het vlak van de doelmatigheid en de efficiëntie van een investering.

Zeker in een tijd van budgettaire beperkingen wordt van de leden van de Vlaamse regering verwacht dat zij de hun toegekende middelen op zeer weloverwogen wijze investeren, aldus de minister. De engagementen die wat dit betreft door de lokale overheden en de lokale gemeenschap kunnen worden genomen – inzake fietsbeleid, lokatiebeleid, verkeersveiligheid – vormen voor hem dan ook een bijkomende garantie voor een juiste investeringskeuze. Nog in dit verband stipt de minister aan dat wie het beleid van zijn voorganger op Openbare Werken heeft gevolgd, ongetwijfeld het verband zal leggen met de vier types verkeersconvenant inzake wegverlich-

ting, doortochten, fietspaden en netheid. Ook hierin werden reeds in meer of mindere mate wederzijdse resultaatsverbintenissen opgenomen. Met dit initiatief – en met de algemene beleidsoptie om de investeringsinspanningen op een objectieve leest te schoeien via de ontwikkeling van een objectieve behoeftenanalyse – werd door de vorige Vlaamse regering al een belangrijke aanzet gegeven tot een evenwichtiger infrastructuurprogramma dat meer afgestemd is op de mobiliteitsproblematiek in zijn ruimere context. De betrachting van de minister is om deze aanzetten verder te ontwikkelen en het beleid zo te versterken en verder te verfijnen.

Zoals de minister ook heeft aangekondigd in zijn beleidsbrief is het zijn bedoeling ook deze types van mobiliteitsconvenant, naast de initiatieven van de VVM en de Mobiliteitscel, binnen één model van mobiliteitsconvenant te integreren. Eén van de eerste opdrachten die hij bij zijn aantreden als minister aan zijn administratie heeft gegeven was dan ook het tot stand brengen van een model voor mobiliteitsconvenant waarin de voordelen van de bestaande formules maximaal in worden geïntegreerd. Het mobiliteitsconvenant wordt onderverdeeld in twee delen. In het eerste deel – het verplichte onderdeel – worden onder andere de gezamenlijke mobiliteitsdoelstellingen, de organisatievorm en de begrenzingen van het convenant vastgelegd. In de facultatieve onderdelen – waarvan ten minste één onderdeel van het convenant moet zijn – worden inhoudelijke afspraken gemaakt, onder andere over de mobiliteitsplanning, inrichtingsmaatregelen, nieuwe infrastructuur, verkeers- en vervoersmanagement, verkeershandhaving en informatie naar en communicatie met de bevolking. Deze oefening is nog niet afgerond, aldus de minister, maar toch hoopt hij om nog voor het einde van 1995 een model van mobiliteitsconvenant ter goedkeuring aan de Vlaamse regering voor te leggen. Hierdoor kan in 1996 effectief van start worden gegaan met concrete onderhandelingen met lokale overheden en de VVM.

– Het investeringsprogramma voor de weginfrastructuur

De minister benadrukt dat het zijn voornemen is om het investeringsbeleid inzake wegeniswerken coherenter af te stemmen op de krachtlijnen van het mobiliteitsbeleid, door de koppeling ervan aan resultaatsverbintenissen binnen mobiliteitsconvenanten. Dit geldt volgens de minister in de eerste plaats voor de wegeniswerken waar de lokale mobiliteitsproblematiek aan de orde is. Het rollend driejarenprogramma inzake wegeniswerken werd in nauw overleg met de administratie opgesteld en wordt ter informatie aan de leden van de commissie meegedeeld. Vervolgens geeft de minister een concrete toelichting bij dit driejarenprogramma, dat als bijlage in dit verslag is opgenomen.

Hij maakt er de commissieleden in de eerste plaats op attent dat het hen voorgelegde driejarenprogramma vertrekt van een budgettaire ruimte voor investeringen, zoals die voor 1996 werd vastgelegd. Met inbegrip van de investeringskredieten voor elektrische en elektromechanische uitrustingen bedraagt het totale krediet 9.175 miljoen frank. Hierin zitten uiteraard niet de onderhoudskredieten die op de administratieve begroting, programma 63.10 staan vermeld (Stuk 16 (BZ 1995) – Nr.1, p.111) en die 4.108 miljoen frank bedragen.

Het driejarenprogramma voor de weginfrastructuur sluit dus nauw aan bij de budgettaire vastleggingsruimte die in de loop van de volgende drie jaren mag worden verwacht bij constant beleid. De minister benadrukt echter dat dit niet betekent dat hij tevreden is met de hem ter beschikking gestelde budgettaire middelen. Evenmin mag daaruit worden afgeleid

dat hij geen uitbreiding van de investeringsmiddelen zal opeisen, zeker met het oog op de multimodale aanpak van de verkeersproblematiek. Het zou echter weinig zinvol zijn, aldus de minister, om een driejarenprogramma op te stellen op basis van onrealistische uitgangspunten. Dat schept verwarring naar de burger, naar de lokale overheden en tenslotte naar de Vlaamse raadsleden toe. Want allemaal beschouwen zij dit driejarenprogramma terecht als een indicatie van de investeringsplanning op korte termijn. Bovendien vreest de minister dat, mochten de middelen toch niet toenemen tijdens de komende jaren, de investeringen zouden worden versnipperd over de projecten die in het driejarenprogramma zijn opgenomen. Dit hypothekeert een doelmatige en efficiënte inzet van de middelen, meerbepaald wanneer het wegenisprojecten betreft die snel dienen uitgevoerd. In deze budgettaire krappe context heeft de minister er dan ook voor gekozen om de beschikbare middelen maximaal te richten op projecten die op korte termijn kunnen worden afgewerkt, die maatschappelijk voldoende worden gedragen en die ook meteen een effect zullen hebben op de verkeersproblemen.

Niettegenstaande deze budgettaire realistische invulling van het driejarenprogramma zijn er volgens de minister toch nog een tweetal factoren die roet in het eten kunnen gooien. Hij wijst er vooreerst op dat de vastleggingsruimte op het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) mede in functie staat van de eigen ontvangsten. In 1995 is gebleken dat deze reële ontvangsten lager uitvielen dan de begrote ontvangsten. Een dergelijke overschatting van de ontvangsten heeft een onmiddellijke repercussie op de reële vastleggingsruimte op het VIF. Voor 1996 heeft de administratie van de minister een voorstel opgesteld dat een realistischer inschatting zou zijn van de te verwachten ontvangsten. Ten tweede kan een effectief gebruik van de reële vastleggingsruimte worden belemmerd door een weigering van de begrotingsminister om zijn akkoord te verlenen aan de vrijgave van deze ontvangsten van het VIF voor de vastlegging van deze kredieten. Dergelijke beslissing houdt natuurlijk in dat de vastlegging van een aantal investeringsprojecten doorgeschoven wordt naar het volgende jaar, wat uiteraard de investeringsplanning in een driejarenprogramma danig in de war kan sturen.

Vervolgens gaat de minister over tot een meer inhoudelijke toelichting bij het driejarenprogramma. Hij stipt aan dat het programma volledig werd ingevuld voor wat betreft de projecten die deel uitmaken van de uitbouw van de Vlaamse hoofdtransportas, de aftakkingen hierop, en de uitbouw van de bovenregionale wegen. Vertrekkend van de voorstellen van de provinciale afdelingen van de administratie, werd dit programma opgesteld als een globaal programma voor het hele Vlaamse Gewest. Hiermee wordt ook het bovenregionale karakter van deze wegeniswerken aangegeven. Ook voor de rubriek “ontsluiting en verbindingen op regionaal niveau” werd een driejarenplanning opgesteld, hoewel hier het provinciaal aspect meer op de voorgrond treedt. Het programma inzake de fietsvoorzieningen, de verkeersleefbaarheidsprojecten en de veiligheidsprojecten heeft eveneens een provinciaal karakter. Dit drieluik is grotendeels gebaseerd op de behoeftenanalyse die per provincie werd opgesteld. In tegenstelling tot de voorgaande programma's werd dit drieluik enkel ingevuld voor wat betreft 1996. De voornaamste reden hiervoor is dat de huidige stand van de behoeftenanalyse momenteel niet toelaat om met voldoende zekerheid de belangrijkste prioriteiten inzake fietsvoorzieningen, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid voor de volgende jaren vast te leggen.

De minister benadrukt dat de verdere uitbouw van een objectieve behoeftenanalyse op gewestelijk niveau, en de consequente vertaling ervan in de investeringsplanning, een be-

langrijke voorwaarde is voor een rationeel mobiliteitsbeleid. Een belangrijke uitdaging voor de administratie op korte termijn ligt dan ook in de verdere optimalisering (uitbreiding, verfijning en standaardisering) van de behoeftenanalyse. Voor wat 1996 betreft is de minister echter pragmatisch te werk gegaan. Ondanks het feit dat de behoeftenanalyse nog niet helemaal is afgehandeld heeft de minister toch verkozen om met betrekking tot het programma 1996 te werken met het instrument "behoefteanalyse" in zijn huidige vorm. Dat betekent concreet dat de voorstellen van de administratie die ook terug te vinden zijn in de behoeftenanalyse maximaal werden opgenomen in de planning. Hier en daar werden een aantal projecten die oorspronkelijk waren geprogrammeerd voor 1997 en 1998 uitgesteld. Andere voorstellen van de administratie die niet in de behoeftenanalyse waren opgenomen werden gemeden. De administratie heeft deze herschikkingsoperatie ook op haar haalbaarheid inzake procedures, omtrentingen en studies getoetst.

De minister wijst verder op een andere vernieuwing in het driejarenprogramma, namelijk de nieuwe categorie "multimodale projecten" (aangestipt met de code M, Bp). De bedoeling daarvan is om de aanpassing en uitbreiding van het wegennet niet louter te zien in functie van het individueel personenvervoer, maar tegelijk ook de mogelijkheden voor een versterking van het openbaar vervoer en andere vormen van gemeenschappelijk vervoer aan te grijpen. In dit driejarenprogramma werd een begin gemaakt met deze meer geïntegreerde aanpak. De minister is ervan overtuigd dat zijn administratie, in samenwerking met de VVM, voor het volgende begrotingsjaar een grondiger oefening zal kunnen maken die zal uitmonden in een toenemend aantal multimodale projecten binnen de volgende driejarenprogrammatie van de wegenadministratie.

Verder beklemtoont de minister dat het opnemen van wegeniswerken in de investeringsplanning duidelijk aangeeft dat hij als minister de bereidheid toont om hiervoor de budgettaire inspanning te willen leveren. Het betekent echter niet dat de uitvoering zonder meer volgt. De minister herhaalt dat de effectiviteit en de efficiëntie van een aantal wegeniswerken mede afhankelijk zijn van de bereidheid van lokale overheden en andere instanties (De Lijn, de lokale leefgemeenschappen en de weggebruiker) om hun verantwoordelijkheid terzake te nemen. Dit geldt zeker voor de vraag naar ontsluiting en verbindingen op regionaal niveau ter ontlasting van gewestwegen die doorheen stedelijke of gemeentelijke kernen lopen. Het kan niet langer zijn, aldus de minister, dat het Vlaamse gewest zich engageert om dergelijke projecten te financieren, als daar tegenover niet minstens het engagement van de lokale overheden en instanties staat om de nodige maatregelen te treffen die ervoor moeten zorgen dat de ontsluiting of omleiding in kwestie inderdaad een positief effect heeft op verkeersoverlast op de bestaande wegenis. Als er geen dergelijk engagement is vanwege de lokale overheid tot, bijvoorbeeld, het voeren van een lokatiebeleid, het nemen van maatregelen ter herinrichting van de "oude gewestweg" of om de "oude" gewestweg over te nemen, dan komt de lange termijn-effectiviteit van een investering in het gedrang en wordt het Vlaamse Gewest vrij spoedig gevat door nieuwe vragen. Dat is ook één van de redenen waarom sommige ambtenaren, belast met de uitvoering van het programma, reeds gewonnen zijn voor een dergelijke aanpak en de lokale overheden ook reeds effectief wijzen op hun verantwoordelijkheden.

Tenslotte geeft de minister nog een toelichting bij de rubricering van het infrastructuurprogramma. Aanvankelijk stonden de beschikbare investeringskredieten gegroepeerd onder

rubriek 90.02, 90.03, 90.04 en 90.05) van de DAB. Vlaams Infrastructuurfonds (Stuk 15 (BZ 1995) Nr.1, p.90). Ondertussen werd er door de Vlaamse regering echter een amendement ingediend dat ertoe strekt deze investeringsmiddelen terug samen te brengen onder één rubriek. Vanuit het oogpunt van de doorzichtigheid, vindt de minister, hebben zowel hij als de leden van de Vlaamse Raad belang bij een meer specifieke uitsplitsing van de wegenisbegroting. Na overleg met zijn administratie heeft hij vastgesteld dat de voorgestelde rubricering niet werkbaar is omdat, vertrekkende van de basisbegrippen van deze rubricering (verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid en multimodale bereikbaarheid), een éénzijdige uitsplitsing van wegenisprojecten over de voorgestelde rubrieken zeer moeilijk is en onvermijdelijk tot betwisting zal leiden over de aanrekening. Het kan natuurlijk niet de bedoeling zijn dat er als gevolg van een meer gedetailleerde rubricering, waar de minister op zich geen moeite mee heeft, belangrijke vertragingen zouden ontstaan in de vastlegging van investeringsprojecten. Vandaar dat hij heeft voorgesteld om deze rubricering voor het begrotingsjaar 1997 grondiger voor te bereiden. De opdeling van de wegenissen in een aantal wegencategorieën lijkt hem een meer voor de hand liggende basis voor classificatie van de wegenisprojecten in afzonderlijke begrotingsposten. Deze wegencategorisering is een van de doelstellingen van de opmaak van het RSV. De minister beklemtoont in dit verband nog dat dergelijke opdeling niets afdoet aan de andere coderingen die nu reeds binnen het totale investeringsprogramma voor wegeninfrastructuur worden gehanteerd. Samen vormen zij integendeel een groep van parameters die een belangrijk surplus aan informatie verschaffen met betrekking tot de aard en het doel van de wegeniswerken en die de leden van de Vlaamse raad moeten toelaten een beter inzicht te verwerven in het driejarenprogramma. De verdere verfijning van deze codering, waardoor één en hetzelfde wegenisproject vanuit verschillende invalshoeken tegelijk kan worden bekeken, vormt dus een continue opdracht van de administratie.

– Het recht op mobiliteit

Een andere beleidsprioriteit van de minister is het verzekeren van een basismobiliteit voor alle doelgroepen. Ook dit concreet beleidsdoel ligt volgens hem in de lijn van het regeerakkoord, wanneer het stelt dat een billijke verdeling van de verplaatsingsmogelijkheden een basisuitgangspunt van het mobiliteitsbeleid vormt. Een bepalende factor in de maatschappelijke betrokkenheid van het individu is de basismobiliteit. Het gaat hier om de effectieve mogelijkheid om zich te verplaatsen, rekening houdend met een aantal voorwaarden die worden gesteld door milieu, ruimte en tijdgebruik. Wie zich niet of nauwelijks op eigen krachten kan verplaatsen omdat hij er hetzij de financiële of materiële, hetzij de fysieke middelen niet voor heeft, dreigt in onze maatschappij gemarginaliseerd te worden. Het zou voor de minister onaanvaardbaar zijn indien de toenemende ongelijke verplaatsingsmogelijkheden zouden leiden tot bepaalde vormen van uitsluiting. Dit is echter juist wat inderdaad zal gebeuren indien de overheid niet langer betaalbaar gemeenschappelijk vervoer kan waarborgen.

Volgens de minister impliceert dit meteen het garanderen van de bereikbaarheid van alle gebieden waarbij mensen zijn betrokken. De basismobiliteit voorkomt dus dat bepaalde bevolkingsgroepen of gebieden worden geïsoleerd, met alle economische en sociale gevolgen van dien. In het beleid van de minister komt naast het economische luik, dus ook de sociale component van het mobiliteitsvraagstuk aan bod. Streefdoel

hierbij is dan ook om te komen tot een optimale en selectieve inzet van transportmiddelen om zo iedereen de passende mobiliteit te kunnen verzekeren. Zo zal het langzaam verkeer in de steden worden bevorderd en het openbaar vervoer in zowel stedelijke als landelijke gebieden worden verbeterd.

– *De verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid*

Ondanks de sterke toename van de mobiliteit dient de milieuhinder in de optiek van de minister beperkt te blijven tot het huidige niveau. De steeds strenger wordende internationale milieunormen vereisen daarom een anticiperend gedrag vanuit de vervoerssector. Omdat het niet realistisch is de mobiliteitsgroei op korte termijn aanzienlijk te beperken, moet een bereidheid ontstaan om de vervoerswijze structureel aan te passen en te verschuiven. Dit komt volgens de minister ook de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid ten goede. Hij wijst er in dit verband op dat het autoverkeer jaarlijks een groot aantal doden en gewonden veroorzaakt. Ondanks de goed uitgebouwde interventiediensten en opvangmogelijkheden voor verkeersslachtoffers, scoort Vlaanderen Europees gezien niet bijzonder goed, ook al werd de laatste jaren een dalende tendens vastgesteld. De veiligheid van ons vervoerssysteem moet worden gebracht tot een niveau dat tot de beste van Europa behoort. Zowel omwille van sociale als van economische motieven zijn doorgedreven inspanningen van het beleid noodzakelijk, aldus de minister. Maar ook een minimale bereidheid tot gedragswijziging vanwege de verkeersdeelnemers is noodzakelijk voor een verhoogde verkeersveiligheid.

– *De havens en de binnenvaart*

In een multi-modaal mobiliteitsbeleid die naam waardig, komen uiteraard ook verkeer en vervoer over het water en in de lucht aan bod, zo vervolgt de minister. Zo zal de ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens worden gericht op de versterking van hun internationale positie in de range Hamburg – Le Havre. In het streven naar een complementaire samenwerking, zullen de maritieme toegankelijkheid, de basisinfrastructuur en de noodzakelijke achterlandverbindingen van de havens worden geoptimaliseerd.

Een belangrijke voorwaarde voor het versterken van de concurrentiële positie van onze havens is volgens de minister de verbetering van de maritieme toegankelijkheid. Dit is dan ook één van de belangrijkste onderdelen van zijn beleid. De ondertekening van het verdrag tussen Nederland en Vlaanderen vindt hij een belangrijke doorbraak. Voor de uitvoering van de verruimingswerken die ondermeer baggerwerken, ruiming van wrakken en milieu-maatregelen omvatten, worden in zijn begroting 2,7 miljard frank uitgetrokken. Een extra budget van 1325 miljoen frank werd door de Vlaamse regering vrijgemaakt. Het saldo werd gecompenseerd binnen de begroting der waterwegen. Investerings in nieuwe infrastructuur worden gericht op de meest dynamische sectoren zoals de containeroverslag. Deze investeringen dienen in de ogen van de minister evenwel te passen in een algemene en lange termijn-strategie van haven en regio. Renovatie van oude havengedeelten en inbreiding in de bestaande structuren wordt maximaal nagestreefd, overeenkomstig de reële vraag en behoeften. De bestaande renovatieprojecten in de Vlaamse havens worden voortgezet. Gelet op de beperktheid van de kredieten en de compensaties binnen de begroting, is de mogelijkheid om binnen het bestaande programma nieuwe initiatieven te nemen voor de minister dan ook uitgesloten.

Tegelijk zal een Vlaams-Europese transportas worden uitgebouwd waarbij water-, weg- en spoorverkeer beter op elkaar zullen worden afgestemd. Deze uitbouw van de hinterlandverbindingen moet de toegankelijkheid van de havens blijvend garanderen. Prioriteit wordt in het investeringsprogramma der waterwegen gegeven aan de afwerking van de infrastructuur die in uitvoering is, zodat het sinds jaren geïnvesteerd kapitaal gerendabiliseerd wordt.

Dit betekent in het bijzonder de afwerking van Vlaanderen's bijzonderste scheepvaartwegen, namelijk (1) de finalisering van de modernisering van het Albertkanaal en de aansluiting met de haven van Antwerpen, (2) de afwerking van de toegang van het kanaal Brussel-Schelde met de Schelde en (3) de voortzetting van de moderniseringswerken op de Leie. Net als de investeringen voor de wegen, worden de investeringen voor havens en waterwegen op het Vlaams Infrastructuurfonds gerubriceerd.

– De luchthavens

Ook in het luchthavenbeleid wil de minister nieuwe beleidsklemtonen leggen. Hierbij rijst de vraag of het voor de overheid een wezenlijke maatschappelijke opdracht is om de regionale luchthavens als overheidsdiensten te exploiteren. In het licht van deze vraag wil de minister afzien van de verlenging van de startbaan in Deurne en zal hij de mogelijkheid tot privatisering onderzoeken. Op korte termijn zal wel het noodzakelijke onderhoud aan de landingsbaan van de luchthaven van Oostende worden doorgevoerd. Hiervoor bracht de Vlaamse regering een extra krediet van 122 miljoen frank in. Dit zal worden aangewend om de broodnodige overlaging van de startbaan van de luchthaven van Oostende te voltooien. Ook hier moet volgens de minister worden vermeld dat dit extra krediet niet volstaat om het structureel onderhoud te bekostigen.

De minister stipt verder nog aan dat beide luchthavens het op termijn met minder dotaties zullen moeten doen. Bedoeling hiervan is om de regionale luchthavens aan te sporen zoveel mogelijk zelfbedruipend te worden. Hij benadrukt dat het bijgevolg allerminst in zijn bedoeling ligt om de luchthavenactiviteit af te bouwen. In een algemeen mobiliteitsbeleid, waarin rekening wordt gehouden met de regionale economische ontwikkeling, horen de regionale luchthavens voor de minister immers evenzeer thuis als alle andere vormen van transport.

– De verlaten bedrijfsruimten

Het voorkomen, het saneren en het herbestemmen van verlaten bedrijfsruimten, aldus de minister, is een belangrijke beleidsdoelstelling. Hiertoe werd reeds in de voorgaande jaren een aanzet gegeven door de realisatie van verschillende projecten ter uitvoering van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 mei 1993, waarvoor rechtstreeks kredieten op de begroting zijn voorzien. Voor 1995 is dit een bedrag van 118,2 miljoen frank, voor 1996 gaat het om 120 miljoen. Vanaf 1 januari 1996 treedt het systeem van de heffing op verlaten bedrijfsruimten in werking. De opbrengsten hiervan gaan naar het Vernieuwingsfonds en zullen worden aangewend voor het saneren van verlaten bedrijfsruimten. Door het saneren van verlaten bedrijfsruimten en door er opnieuw een bestemming aan te geven wordt er volgens de minister een belangrijke bijdrage geleverd aan de herwaardering van de buurt. Het saneren en herbestemmen van de verlaten bedrijfsruimten moet overal waar het probleem zich stelt wor-

den aangemoedigd, vindt de minister, maar vormt toch vooral een belangrijk instrument in het stedelijk beleid.

In het kader van de begrotingsbesprekingen besliste de Vlaamse regering daarom dan ook al in juni 1995 het beheer van deze kredieten over te hevelen naar de minister bevoegd voor het stedelijk beleid, de heer Leo Peeters, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Stedelijk Beleid en Huisvesting. Consequent hiermee moet ook een beslissing worden genomen over de bevoegdheidsverdeling. De Vlaamse regering zal deze beslissing nemen op het ogenblik dat een beslissing wordt genomen over het geheel van het stedelijke beleid. Dit zal gebeuren wanneer de minister van stedelijk beleid zijn beleidsbrief met zijn voorstellen tot maatregelen zal voorleggen aan de Vlaamse regering.

B. Bespreking van het beleid inzake ruimtelijke ordening

a. Opmerkingen van de leden

– Algemene opmerkingen

De beleidsbrief van de minister wordt door nogal wat leden gunstig onthaald. De heer Robert Voorhamme drukt de hoop uit dat de minister er tijdens de legislatuur in zal slagen om eindelijk de gewenste trendbreuk te realiseren op het vlak van de ruimtelijke ordening en de mobiliteit, materies die ondermeer vanuit economisch perspectief van cruciaal belang zijn voor Vlaanderen. De spreker acht die hoop gewettigd, enerzijds omdat de minister over alle nodige instrumenten beschikt om een geïntegreerd beleid te voeren, en anderzijds omdat hij kan bogen op heel wat voorbereidend studiewerk. De heren Herman Lauwers en Ludo Sannen waren eveneens aangenaam verrast door de beleidsbrief. Ze prijzen de realistische en goed gedocumenteerde benadering van de minister, maar vragen zich af of de minister al zijn mooie en lovenswaardige intenties wel waar zal kunnen maken. Daartegenover staat de mening van mevrouw Maria Tyberghien, die bij het lezen van de beleidsbrief vooral getroffen werd door de negatieve toon ervan. De mensen uit de sector van de ruimtelijke ordening worden door de minister teveel geculpabiliseerd, zo vindt zij. Psychologisch gezien zou het veel verstandiger zijn om bemoedigend en stimulerend op te treden.

– Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en het planningsdecreet

Het voornemen van de minister om in een eerste fase een beperkt planningsdecreet bij de Vlaamse Raad in te dienen en dit in een tweede fase te integreren in een volledig nieuw decreet op de ruimtelijke ordening lokt nogal wat opmerkingen uit bij de leden van de commissie. Volgens de heer Herman Lauwers getuigt die aanpak van een gezond realisme. Het is immers meer dan waarschijnlijk dat het nieuwe decreet nog een tijdje op zich zal laten wachten. Ondertussen is het dringend nodig om het bestaande vacuüm op te vullen en een decretale basis te geven aan het RSV. De heer Carl Decaluwé sluit zich daarbij aan, maar acht een goeie coördinatie tussen de twee fasen noodzakelijk. De heer Patrick Lachaert daarentegen deelt wel de mening dat die decretale basis dringend noodzakelijk is, maar vindt dat de herziening van de wetgeving in één keer moet gebeuren, en niet in twee fasen. Enkel een geïntegreerde aanpak zal er op korte termijn toe leiden dat de burgers weten waar ze aan toe zijn en dat ze op nieuw rechtszekerheid hebben.

Sommige leden verzoeken om een verduidelijking bij de achterliggende principes en de terminologie van het RSV en drukken hun bekommernis uit over de verwarring die hieromtrent bestaat bij de bevolking. De minister is voorstander van een multi-functioneel model, waarbij uitgegaan wordt van een hiërarchisch verband tussen de verschillende functies van de ruimte, en waarbij de "zwakke" functies extra worden beschermd, aldus mevrouw Maria Tyberghien. Maar wat moet men zich daar precies bij voorstellen ? Wat zijn "zwakke" en "sterke" functies ? In dezelfde zin vragen de heren Patrick Lachaert en Ludo Sannen om een nadere specificering van het concept "open ruimte".

Nog in verband met het RSV vragen mevrouw Maria Tyberghien en de heren René Swinnen en Joachim Coens speciale aandacht voor de landelijke gebieden. Het RSV wil de landbouw-, de ecologische en de recreatieve functies van het platteland beschermen. Op zich is dat natuurlijk prima, maar soms lijkt men te vergeten dat er ook nog mensen wonen op het platteland en dat de overheid hen een elementaire leef- en woonkwaliteit moet kunnen garanderen. De overheid moet ook zorgen dat die minderbevolkte gebieden voldoende bereikbaar zijn, zelfs al zijn de daartoe noodzakelijke investeringen niet direct rendabel vanuit een louter sociaal-economisch perspectief. Daarom moeten er bijkomende middelen ter beschikking worden gesteld om die basisinfrastructuur en die basismobiliteit te garanderen. Het RSV houdt ook het gevaar in, aldus de heer Jacques Devolder, dat men zich teveel op de zogenaamde Vlaamse ruit concentreert, en te weinig oog heeft voor de economische potentialiteit van de meer perifere gebieden.

Sommige leden maken zich ook zorgen over de rol die de lokale overheden zullen toebedeeld krijgen bij de planning. Mevrouw Maria Tyberghien signaleert dat sommige provincies, ondermeer West-Vlaanderen, nu al werken aan eigen structuurplanning. Hoe zullen die provinciale plannen worden geïntegreerd in het algemene RSV ? Zal de overheid gebruik maken van de ervaring die op provinciaal vlak wordt opgedaan inzake structuurplanning ? De heer Ludo Sannen stelt een soortgelijke vraag met betrekking tot de gemeenten. De minister wil de gemeenten ertoe aanzetten om nu al werk te maken van een Algemeen Plan van Aanleg, maar is dit wel zinvol zolang het RSV nog niet definitief is goedgekeurd ? Is een "top down"-procedure niet meer aangewezen, waarbij de gemeentelijke en de provinciale plannen achteraf worden ingepast in het algemene RSV ? In dezelfde zin uit de heer Herman Lauwers twijfels bij de intentie van de minister om de gemeenten meer verantwoordelijkheid te geven, ondermeer inzake het opstellen van Algemene en Bijzondere Plannen van Aanleg. Staan de gemeenten niet te dicht bij de bevolking om soms onpopulaire maatregelen te kunnen nemen inzake ruimtelijke ordening ? Het feit dat de gemeentelijke commissies van advies over het algemeen geneigd zijn om de beslissingen van het College van Burgemeester en Schepenen te bekrachtigen roept vragen op over hun onafhankelijkheid. Bovendien hebben veel ruimtelijke ingrepen automatisch een gemeente-overschrijdend karakter. Zou het daarom niet beter zijn om meer beslissingsbevoegdheid te geven aan de regionale commissies voor advies in de plaats van aan de gemeentelijke ? Bij andere leden bestaat er dan weer een bekommernis over het te centraliserende karakter van de ruimtelijke planning. Zo merkt de heer Jaak Gabriels op dat het RSV de overheid toelaat om op een zeer verregaande wijze in te grijpen in de lokale situatie. Ook de heer Jacques Devolder heeft schrik voor centraliserende tendenzen, en verwijst daarbij naar het voorstel van de minister om de gemeentelijke bouwverordeningen meer te coördineren.

Een aantal leden informeert naar de preciese stand van zaken inzake het RSV en vraagt zich af hoe de ruimtelijke planning zal worden geregeld tijdens de overgangperiode. De heer Ludo Sannen stelt in dit verband de vraag hoeveel gewestplanwijzigingen er momenteel lopende zijn. Aansluitend daarbij vragen de heren Jaak Gabriels en Carl Decaluwé wat het concreet betekent dat de huidige aanvragen tot gewestplanwijziging nu al worden getoetst aan het RSV, zoals de minister beweert in zijn beleidsbrief. Houdt dat ook in dat de opdrachthouders van het RSV zich nu al over die aanvragen kunnen uitspreken? Bestaat er een garantie dat men in de tussenperiode geen grote projecten meer goedkeurt die niet in overeenstemming zijn met het RSV? Vragen en opmerkingen zijn er ook over de procedure die zal gevolgd worden bij de verdere afhandeling van het RSV. De heer Ludo Sannen dringt erop aan om het openbare onderzoek terzake goed te begeleiden en de bevolking adequaat voor te lichten over het RSV. De heer Carl Decaluwé vindt in dit verband dat het voorziene debat over het RSV in de Vlaamse Raad moet voorafgaan aan de geplande voorlichtingscampagne en niet tegelijkertijd mag gevoerd worden.

– *Het nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening*

Nogal wat leden vinden dat vooral de procedures een zwakke plek vormen in de wetgeving op de ruimtelijke ordening en blikken wat dat betreft al vooruit naar het door de minister in het vooruitzicht gestelde nieuwe decreet. In dit verband worden een aantal concrete vragen gesteld. De heer Herman Lauwers merkt bijvoorbeeld op dat de rol van de gemachtigde ambtenaar best eens zou worden herbekeken. Die ambtenaar krijgt in de huidige regeling immers een te grote beslissingsbevoegdheid, zonder dat hij politiek sanctioneerbaar is. De heer Jaak Gabriels vraagt welke rol de provincies zullen toebedeeld krijgen in de procedure voor een vergunningsaanvraag. Hij wil die rol zo beperkt mogelijk houden, om de duidelijkheid naar de burger toe te vergroten. Aansluitend daarbij pleit de heer Steve Stevaert voor een doorgedreven democratisering van de procedures en voor de invoering van het beroep door derden. De heer Joachim Coens, tenslotte, wil van de minister vernemen of hij van plan is om het principe van de afdwingbaarheid van de termijnen in het nieuwe decreet op te nemen.

Sommige leden vestigen ook de aandacht op de knelpunten inzake het handhavingsbeleid. De heer Carl Decaluwé beaamt het standpunt van de minister dat er hier moet gestreefd worden naar een mentaliteitswijziging, zodat bouwovertreden minder sociaal getolereerd worden. Door de heer Ludo Sannen wordt daarbij opgemerkt dat de beleidsverantwoordelijken die tolerantie zelf in de hand hebben gewerkt. Dat de minister zo open en bloot de onmacht van de administratie etaleert om op te treden tegen overtredingen, wordt door mevrouw Maria Tyberghien dat weer gezien als typerend voor de te negatieve teneur van de beleidsbrief.

– *Het grond- en pandenbeleid*

In verband met het grond- en pandenbeleid maakt de heer Herman Lauwers zich de bedenking dat het stedelijke inbreidingsbeleid wellicht tot gevolg zal hebben dat de grondprijzen op het platteland schaarser en dus ook duurder worden. Dit houdt het gevaar in dat vooral het meer kapitaalkrachtige deel van de bevolking zich in de landelijke gebieden zal vestigen. Daarom is het inderdaad aangewezen dat de regering hier bijstuurt door het voeren van een sociaal grondbeleid.

Dit dient bij voorkeur te gebeuren via renovatiepremies, en niet door het aanleggen van nieuwe sociale verkavelingen, die te belastend zijn voor de open ruimte. De heer Carl Decaluwé voegt daaraan toe dat er momenteel te weinig middelen beschikbaar zijn om een adequaat sociaal grondbeleid te voeren. In elk geval moeten de weinige middelen die er zijn zoveel mogelijk worden geconcentreerd in één enkele sector.

b. Antwoorden van de minister

– Algemene opmerkingen

De minister dankt de leden van de commissie voor hun constructieve opmerkingen bij de beleidsbrief. Hij heeft er begrip voor dat de leden willen afwachten wat er van de mooie intenties ook effectief zal worden gerealiseerd, maar engageert er zich wel toe om van jaar tot jaar te evalueren welke voornemens wel, en welke nog niet zijn gerealiseerd.

– Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en het planningsdecreet

Op vraag van een aantal leden schetst de minister kort de stand van zaken betreffende het RSV. Momenteel is het document "Gewenste Ruimtelijke Structuur", dat de krachttlijnen bevat van het RSV, voor advies opgestuurd naar de MINA-raad en de SERV. Het definitieve ontwerp van het RSV zal ter bespreking voorgelegd worden aan de Vlaamse Raad. Tegelijkertijd zal het planningsdecreet ter goedkeuring voorgelegd worden. Inmiddels wordt ook onderzocht hoe het openbaar onderzoek zal worden georganiseerd en wordt terzake een communicatie-strategie uitgestippeld. Wat de tussenperiode betreft benadrukt de minister dat de lopende aanvragen tot gewestplanwijziging nu al worden getoetst aan het ontwerp van RSV. Een lijst van de lopende gewestplanwijzigingen wordt aan de leden bezorgd en als bijlage bij dit verslag opgenomen. Intussen werd ook het contract van de planninggroep verlengd en werden een aantal bijkomende planologen in dienst genomen. Voor het RSV-studiewerk werd op de begroting 95 30 miljoen frank ingeschreven.

Wat betreft de inhoud van het RSV wijst de minister de beschuldigingen van de hand dat de planning in de toekomst al te zeer zou worden gecentraliseerd. Het is belangrijk om hier een onderscheid te maken tussen het algemene planningsbeleid enerzijds en de concretisering ervan anderzijds. Het algemene referentiekader voor de planning moet op Vlaams niveau worden vastgelegd, maar het verlenen van vergunningen is in eerste instantie een taak van de gemeenten. Bovendien worden de gemeenten gestimuleerd om een actiever beleid te voeren inzake ruimtelijke ordening, bijvoorbeeld door een inventaris te maken van de onbebouwde percelen en door een Algemeen Plan van Aanleg uit te werken. Dat willekeur troef zou zijn in de gemeenten, zoals door sommige leden wordt beweerd, betwist de minister. Hij wijst op het belang van de gemeentelijke adviescommissies die een dam kunnen opwerpen tegen willekeur en bovendien de politici kunnen beschermen wanneer er onpopulaire maatregelen moeten worden genomen. Nog wat de rol van de gemeenten betreft trekt de minister er de aandacht op dat elke beslissing van een gemeente, en dus ook die inzake ruimtelijke ordening, onderworpen blijft aan het administratief toezicht.

De minister heeft begrip voor de bezorgdheid die leeft in de landelijke en meer perifere gebieden. Hij wijst erop dat zijn beleid mede door die zorg is geïnspireerd. Vandaar zijn

aandacht voor het recht op mobiliteit, dat vooral in de meer landelijke gebieden in het gedrang dreigt te komen. Wat de planning betreft stipt de minister aan dat de nodige middelen ter beschikking zullen gesteld worden van de kleinere gemeenten, om hen toe te laten de taken uit te voeren waarmee het RSV hen zal belasten. Het is ook niet juist dat het RSV enkel oog heeft voor de economische potentialiteiten binnen de Vlaamse ruit en de buitengebieden verwaarloost. In alle provincies werd de aanleg van nieuwe industrieterreinen voorzien en ingecalculeerd in het RSV. Wel is het de bedoeling om de economische activiteiten in de toekomst meer te bundelen in werkgelegenheidsknooppunten. De basisfilosofie van het RSV is immers dat je de werk- en woonfuncties zoveel mogelijk moet bundelen, in de plaats van ze te verspreiden. Er dient met andere woorden gestreefd naar een gebundelde decentralisatie.

– Het nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening

De minister voorziet dat de grote principes van het nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening reeds in 1996 zullen worden vastgelegd. In 1997 kan het ontwerp dan voor advies naar de Raad van State en uiterlijk in 1998 moet het dan worden besproken in de Vlaamse raad. In afwachting daarvan heeft de minister nu al een voorstel uitgewerkt tot coördinatie van de bestaande wetgeving. Dit voorstel zal eerstdaags ter goedkeuring aan de Vlaamse regering worden voorgelegd. Terzelfdertijd zal er ook enige orde worden gebracht in de bestaande wirwar van ministeriële omzendbrieven. Dit zal de doorzichtigheid en de eenvoud van de regelgeving op korte termijn al ten goede komen. Daarnaast wordt er ook een ministerieel besluit voorbereid dat de Vlaamse Commissie voor Ruimtelijke Ordening (Vlacoro) zal reactiveren, en een ministerieel besluit dat de beroepsprocedures zal herzien. Verder is er een omzendbrief in de maak die de gemeenten een duidelijker inzicht moet geven in de beroepsprocedures. De procedure zal meer duidelijkheid verschaffen in verband met de beroepsmogelijkheden in het kader van de bouwvergunningen.

De minister deelt de mening van een aantal leden dat de procedures die in de wet van 1962 zijn voorzien aan hervorming toe zijn. Dat is precies de reden waarom een nieuw decreet wordt voorbereid. Daarbij zal ondermeer de rol van de gevolmachtigde ambtenaar worden herbekeken, zoals door een lid werd gesuggereerd, al wijst de minister er wel op dat die ambtenaar nu al onderworpen is aan een ambtenarenstatuut en wel degelijk ter verantwoording kan geroepen worden. Het is eveneens de bedoeling van de minister om het principe van de afdwingbaarheid van de termijnen op te nemen in het nieuwe stedenbouwdecreet. Ook voor de problematiek van de bouwmisdrijven en het handhavingsbeleid zal in het nieuwe decreet een adequate regeling moeten worden voorzien. Toch wijst de minister erop dat er nu al vooruitgang wordt geboekt op dit vlak, en dit dankzij de samenwerking op provinciaal niveau tussen de administratie en de Procureurs-Generaal. Dit leidt wel degelijk tot een strengere beteugeling van de overtredingen, ondermeer wat betreft de natuurgebieden en de illegale weekendverblijven.

– Het grond- en pandenbeleid

De minister is er zich terdege van bewust dat er op korte termijn te weinig geld is om een veralgemeend sociaal grondbeleid te voeren. Het komt er op aan om in een eerste fase een aantal beperkte stappen te zetten in die richting en dit

beleid dan in een latere fase te intensifiëren. Zo zal het voor de overheid mogelijk worden om een strategisch grondbeleid te voeren, zodat de grondprijzen in de meer landelijke gebieden betaalbaar blijven. Dit hoeft niet noodzakelijk via het aanleggen van nieuwe sociale verkavelingen, maar kan ook gebeuren via inbreidingsgerichte projecten.

C. Bespreking van het beleid inzake openbare werken en vervoer

a. Opmerkingen van de leden

– Algemene opmerkingen

De heer Ward Beysen merkt op dat er een niet geringe kloof bestaat tussen de grote verwachtingen die de minister schept in zijn beleidsbrief enerzijds, en zijn beperkte budgettaire mogelijkheden anderzijds. Als gevolg van die budgettaire constraints moet de minister te veel zijn heil zoeken in allerlei pseudo-oplossingen en kan hij geen fundamentele oplossingen aanreiken. Het gevaar bestaat dan ook dat Vlaanderen binnen afzienbare tijd zal dichtslippen, alle mooie intentieverklaringen ten spijt. De heer Jan Penris treedt deze zienswijze bij en voegt eraan toe dat men ook niet mag vergeten dat grote infrastructuurwerken werkgelegenheid scheppen en dus indirect inkomsten creëren voor de overheid.

– De mobiliteitsconvenanten

Het nut van de mobiliteitsconvenanten wordt door geen enkel lid in twijfel getrokken, maar er bestaat wel discussie over de spreiding van het daartoe voorziene bedrag. De heer Ward Beysen vindt het weinig zinvol om dit over twintig verschillende projecten te spreiden, zoals de minister blijkbaar zinnens is te doen. Het is veel beter om de beschikbare middelen te concentreren in het beperkte aantal gebieden waar er al voorbereidend studiewerk is verricht. Enkel die aanpak kan leiden tot duidelijk zichtbare resultaten. De heer Paul Dumez sluit zich hierbij aan en vindt dat vooral de grote stedelijke centra zoals Gent en Antwerpen in aanmerking komen voor het afsluiten van een mobiliteitsconvenant. Daartegenover staat de mening van de heer Carl Decaluwé, die vreest dat een te sterke concentratie op de grote steden het recht op mobiliteit in de meer afgelegen gebieden in het gedrang zal brengen. Daartoe is er een zekere regionale spreiding nodig, maar dan wel op basis van de behoeften. Die bekommernis wordt gedeeld door de heer René Swinnen. Nog in dit verband wenst de heer Johan Malcorps van de minister te vernemen aan welke twintig steden de minister precies denkt voor het afsluiten van een mobiliteitsconvenant, terwijl de heer Bruno Tobback zich afvraagt op welke schaal die mobiliteitsconvenanten uitgewerkt zullen worden. Is het de bedoeling om die te beperken tot het grondgebied van één enkele stad, of zullen ook de gemeenten die in het verzorgingsgebied van die stad liggen erbij worden betrokken?

– Het vervoer over de weg

Het voornemen van de minister om de toename van het autoverkeer zoveel mogelijk af te remmen stuit niet op weerstand in de commissie, maar er worden wel vragen gesteld bij de manier waarop hij dit wil verwezenlijken. Nogal wat leden refereren daarbij naar de suggestie van de minister om op ter-

mijn het fileprobleem te milderen via het heffen van een congestieregulerende tol ("road pricing"). Die heffing zal pas een noemenswaardig effect sorteren wanneer die op grote schaal wordt doorgevoerd, aldus de heer Ward Beysen, en wanneer grote delen van het wegennet worden geprivatiseerd. Ook de heer Jaak Gabriels vindt dat men zich eens grondig moet bezinnen over de vraag of de eventuele invoering van een auto-wegenvignet niet gepaard moet gaan met een privatiseringsoperatie. De heer Johan Malcorps van zijn kant wil verder gaan dan de "road pricing" die de minister voorstaat, en pleit ervoor om ook de ecologische kosten van de auto door te rekenen aan de gebruiker via een systeem van "environmental pricing". Hij brengt dit ook in verband met het feit dat de voorziene reducties van de luchtverontreiniging als gevolg van het invoeren van de katalysator in de praktijk niet gehaald werden, zoals vermeld in de beleidsbrief (p.50). De grote vraag in verband met dergelijke vormen van tolheffing, aldus de heer Paul Dumez, is waar de opbrengst ervan precies naartoe zal gaan. De heer Carl Decaluwé, tenslotte, vindt het wat te ver gaan dat de minister aanstuurt op een ontradende heffing op alle parkeerplaatsen in stedelijke gebieden.

Ook het geplande beleid inzake weginfrastructuur geeft aanleiding tot commentaar. De minister stelt terecht dat het aanleggen van steeds nieuwe wegen geen oplossing is voor het mobiliteitsprobleem, aldus de heer Johan Malcorps. Maar toch wil de minister een aantal begonnen projecten verder afwerken en wil hij voorrang geven aan de uitbouw van een haventransportcorridor. Blijkbaar is er toch niet echt sprake van een moratorium op nieuwe wegen, wat de vraag doet rijzen of de minister het wel ernstig meent met zijn trendbreukbeleid inzake autoverkeer. Andere leden bepleiten hier een zeker realisme. Vlaanderen is en blijft een doorvoerland, aldus de heer Paul Dumez, en een verbetering van de infrastructuur op de grote doorvoerlijnen zal zich hoe dan ook opdringen en daarvoor moeten we een beroep doen op de creativiteit van onze ingenieurs. In dezelfde zin wijst de heer Jaak Gabriels erop dat de op zichzelf weliswaar lovenswaardige maatregelen om de binnenvaart of het openbare vervoer te promoten als dusdanig niet in staat zijn om het groeiende autoverkeer te verminderen. Er dringen zich veel meer ingrijpende en drastische maatregelen op. Spreker denkt daarbij ondermeer aan het fiscaal stimuleren van car-pooling en aan multimodale mobiliteitsprojecten. Ook de heer Bruno Tobback is gewonnen voor dergelijke projecten en is blij dat de minister in dezelfde richting denkt. Hij blijft echter wat op zijn honger inzake de concrete invulling van die in het vooruitzicht gestelde projecten en stelt zich onder andere de vraag welke wegenprojecten passen in het kader van deze multimodale benadering.

Over het investeringsprogramma voor de weginfrastructuur worden er verder ook een aantal concrete vragen gesteld. De heer Bruno Tobback vindt het positief dat de minister streeft naar een objectivering van het investeringsprogramma, maar vraagt zich af op basis van welke criteria dit zal gebeuren. Samenhangend daarmee wil hij van de minister nadere uitleg over de in het vooruitzicht gestelde nieuwe categorisering van het wegennet. Wat het investeringsprogramma betreft toont de heer Carl Decaluwé zich verontrust over het feit dat er nauwelijks voldoende middelen voorhanden zijn om zelfs nog maar de meest elementaire herstellingswerken uit te voeren. Nog in dit verband vraagt de heer Paul Dumez prioritaire aandacht voor het probleem van de verkeersveiligheid en stelt hij voor om rotondes te bouwen op de meest acute "zwarte punten". De heer Johan De Roo betreurt dat de aanleg van de ring rond Eeklo, die belangrijk is voor de ontsluiting van het Meetjesland en was gepland door

de voorganger van de minister, blijkbaar geen prioriteit meer is.

– *De Vlaamse Vervoersmaatschappij (VVM)*

De heer André Van Nieuwkerke is opgetogen over het feit dat De Lijn zich ondermeer tot doel stelt om, via een differentiatie van het aanbod, ook in de landelijke gebieden een basismobiliteit te garanderen. De spreker wijst er evenwel op dat samenwerking met de lokale overheden hierbij van cruciaal belang is en dat de overheid samenwerkingsprojecten tussen de lokale overheden en De Lijn moet stimuleren, bijvoorbeeld door de dotatie voor De Lijn op een projectgebonden wijze op te trekken. Andere leden zijn dan weer bekommerd om de kwaliteit van het openbaar vervoer in de stedelijke centra. De heer Johan Malcorps, voor wie het recht op mobiliteit eveneens een belangrijke prioriteit is, vraagt uitleg bij de kennelijke beslissing van de minister om niet in te gaan op de vraag van De Lijn naar bijkomende lage vloertrams in Antwerpen. De heer Michel Doomst vraagt de bijzondere aandacht van de minister voor de mobiliteitsproblematiek rond Brussel en pleit ervoor om die op te lossen via de uitbouw van een stedelijk vervoersnet enerzijds en een gewestelijk expressnet anderzijds. De verschillende bevoegde overheden mogen elkaar niet met de vinger wijzen, maar moeten samenwerken, aldus de spreker. Hierop inhakend pleit de heer Paul Dumez ervoor om de sneltramlijnen rond de grote steden, die na de tweede wereldoorlog zijn afgeschaft, opnieuw aan te leggen. In Antwerpen zou alvast de ongebruikte ondergrondse pre-metro infrastructuur daartoe kunnen worden aangewend.

Verschillende leden zijn van oordeel dat er geen geïntegreerd beleid inzake openbaar vervoer kan worden gevoerd in Vlaanderen, zonder dat ook de NMBS daarbij wordt betrokken. De minister is daar blijkbaar ook van overtuigd, aldus de heer Johan Malcorps, want hij pleit voor regionale beheersovereenkomsten tussen de gewesten en de NMBS. Maar het is nu al duidelijk dat de NMBS daarvoor boter bij de vis zal vragen. Zijn hiervoor wel de nodige middelen voorzien ? Heeft de minister er al eens over nagedacht welke lokale spoorverbindingen het Vlaamse Gewest wil steunen en welke criteria hierbij zullen worden gehanteerd, vraagt de heer André Van Nieuwkerke zich af. Door dezelfde spreker en door de heer Leonard Quintelier wordt de aandacht getrokken op de problematiek van de stationsbuurten. Het herwaarderen van de stationsomgeving zal voor de NMBS wellicht een argument zijn om bepaalde kleine lijnen toch niet af te schaffen, hoopt de heer Leonard Quintelier. Nog in dit verband stelt mevrouw Maria Tyberghien de vraag of er aan de Vlaamse regering al een advies is gevraagd over het op stapel staande investeringsprogramma van de NMBS. De heer Jan Penris daarentegen wil veel verder gaan dan loutere adviezen of regionale beheersovereenkomsten en pleit voor een doorgedreven federalisering van de NMBS. Dit zou Vlaanderen toelaten om eindelijk werk te maken van ondermeer de IJzeren Rijn en een goeie spoorwegontsluiting van Zaventem en Zeebrugge, aldus de spreker.

Een aantal leden wil nu al vooruitblikken naar de in het vooruitzicht gestelde liberalisering van de sector van het openbare vervoer. Mevrouw Maria Tyberghien beaamt de stelling van de minister dat er ook na de liberalisering een centraal controle-orgaan zal moeten blijven bestaan, maar vraagt zich af of de VVM die functie zal kunnen uitoefenen, zoals de minister suggereert. Zal de VVM op die manier geen rechter en partij zijn ? Komt het niet in de eerste plaats toe aan de overheid om het mobiliteitsbeleid uit te stippelen, ter-

wijl de VVM eerder een uitvoerende taak heeft ? De heer Ward Beysen is de mening toegedaan dat de liberalisering hoe dan ook nieuwe kansen zal creëren voor het openbaar vervoer. Pas wanneer het overheidsmonopolie wordt doorbroken kan het openbaar vervoer uitgroeien tot een ernstig alternatief voor het autoverkeer, aldus nog de heer Ward Beysen. Het is de heer Johan Malcorps in dit verband opgevallen dat de minister in zijn beleidsbrief (p.88) verwijst naar de liberalisering van de goederentransportmarkt en stelt dat het Vlaamse Gewest zich tot de nieuwe operatoren zal wenden om de noodzakelijke ontsluiting van de haven via het spoor te realiseren "bij het uitblijven van positieve signalen vanwege de federale overheid of de NMBS". De spreker vraagt de minister om nadere uitleg hierover.

– *De havens*

Het principe van de "complementaire samenwerking" tussen de Vlaamse havens, waar de minister voorstander van is, lokt bij heel wat leden vragen en opmerkingen uit. Dat principe moet nu eindelijk maar eens concreet worden ingevuld, aldus de heer Ward Beysen. Er moet concreet worden nagegaan op welke terreinen er een mogelijkheid is tot samenwerking en het voorziene havendecreet is een belangrijke sleutel daartoe. Essentieel is ook dat er een nieuwe bestuursstructuur komt voor de havens, en dat de verschillende havens daarbij op een gelijke manier worden behandeld. Vandaar de concrete vraag van de heer Ward Beysen of de minister zich ertoe kan engageren dat het Vlaamse Gewest in de toekomst in geen enkele haven meer zal participeren. Ook de heer Paul Dumez vindt dat die essentiële kwestie dringend moet worden uitgeklaard door de regering. Nog in dit verband waarschuwt de heer Patrick Lachaert voor het ondergraven van de concurrentiële slagkracht van de havens door een te grote overheidsinmenging. Het is vooral belangrijk dat het industriële draagvlak van de havens intact blijft. De spreker pleit er ook voor om het reeds beschikbare studiemateriaal over de havenactiviteit beter te benutten. De heer Jan Penris dringt erop aan om de draad van het havendecreet opnieuw op te pikken, maar waarschuwt ook voor een te dirigistisch overheidsoptreden. Tenslotte zijn er ook een aantal leden die de discussie over de complementariteit aangrijpen om te pleiten voor een nauwere samenwerking tussen de havens. Volgens de heer Joachim Coens is het belangrijk dat Vlaanderen in het buitenland wordt gepromoot als een maritieme regio bij uitstek. Dit is ook de mening van de heer Paul Dumez, die evenwel de opmerking maakt dat er toch een onderscheid dient gemaakt tussen de "main port" Antwerpen enerzijds, en anderzijds de regionale havens, die elk vanuit hun eigen specificiteit moeten benaderd worden. De heer Johan Malcorps gaat verder en is voorstander van een Vlaams "haven-schap", dat echter meer moet zijn dan louter een public relations-operatie. De samenwerking tussen de havens moet in zijn ogen vooral gericht zijn op een doorgedreven rationalisatie.

Verschillende leden geven lucht aan hun bezorgdheid over de maritieme toegankelijkheid, en snijden meerbepaald het dossier aan van de waterverdragen met Nederland. De heer Ward Beysen klaagt aan dat het verdrag betreffende de uitdieping van de de Schelde nog altijd niet is geratificeerd door de Vlaamse Raad. De heer Paul Dumez sluit zich daarbij aan. De heer Ward Beysen dringt er verder op aan dat de Vlaamse regering de nodige politieke initiatieven zou nemen om de ratificatie van het verdrag door het Nederlandse parlement te bespoedigen. De heer Johan Malcorps wil de Schelde eveneens snel verdiept zien, maar koppelt dit dossier aan de

bescherming van de waterkwaliteit in de haven. De heer Jaak Gabriels vraagt aan de minister uitleg bij de opmerking van het Rekenhof (stuk 17 (1995-1996) – nr.1, p.19) dat het volledige bedrag van de kosten van de verdiepingswerken, waarvan de betaling over verschillende jaren zal worden gespreid, nu al als vastleggingskrediet in de begroting 1996 moet worden ingeschreven, en niet enkel het bedrag dat in 1996 zal worden geordonnanceerd, zoals nu het geval is. Daarnaast zijn er ook een paar leden die informeren naar de stand van zaken betreffende een aantal grote infrastructuurwerken die de toegankelijkheid van de Antwerpse haven moeten verbeteren, zoals de IJzeren Rijn (de heren Jan Penris en Paul Dumez), het Verrebroekdok (de heer Jan Penris) en de ontsluiting van de Liefkenshoek tunnel (de heer Paul Dumez). Verder wijst de heer Paul Dumez erop dat ook het oprichten van één enkele polyvalente loodsdienst de toegankelijkheid van de havens ten goede zal komen. Wat de loodsdienst betreft stelt de heer Jan Penris de minister ook de vraag naar de implicaties van het recent gepubliceerde loodsarrest van het Hof van Straatsburg voor het beleid van de Vlaamse regering. Het betreft hier de nietigverklaring van een federale wet van 1988.

De heren Joachim Coens, Paul Dumez en Johan Malcorps vragen meer duidelijkheid van de minister omtrent de Vlaamse Havencommissie. Volgens die laatste spreker kan de commissie een gebrek aan visie verweten worden met betrekking tot de ruimtelijke en ecologische implicaties van hun investeringsvoorstellen. Ondermeer daarom pleit hij voor een nieuwe decretale regeling van de werking van de havencommissie.

Een laatste opmerking over de havenproblematiek betreft de overdracht van RMT-personeel naar het Vlaamse Gewest. De heer Jaak Gabriels en mevrouw Maria Tyberghien willen een reactie van de minister op de opmerking van het Rekenhof (stuk 17 (1995-1996) – nr.1, p.24) dat de begrotingspost van het Vlaams Infrastructuurfonds waarop de terugbetaling van het Vlaamse Gewest voor het ter beschikking stellen door het RMT van varend personeel dient aangerekend, reeds op pro memorie is gesteld, en dit ondanks het feit dat de overdracht van het betrokken personeel aan het Vlaamse Gewest nog niet is geregeld.

– De binnenvaart

De heer Johan Malcorps benadrukt dat de binnenvaart absolute prioriteit verdient. Hij wordt hierin bijgetreden door de heer Leonard Quintelier, die pleit voor de nodige investeringen terzake en tevens aanstipt dat de waterwegen een belangrijke recreatieve functie hebben.

– De luchthavens

De heer Johan Malcorps vraagt aandacht voor het probleem van het nachtlawaai op de Oostendse luchthaven. Het beleidsdilemma dat zich hier stelt, aldus de spreker, is dat de enige oplossing van het geluidsprobleem de bouw is van een economisch weinig rendabele nieuwe landingsbaan. Hoe denkt de minister dit dilemma op te lossen? De heer Paul Dumez vindt het goed dat de minister oog heeft voor de specificiteit van elke regionale luchthaven. Hij is niet gekant tegen een zekere mate van privatisering, op voorwaarde dat de basisinfrastructuur in handen blijft van de overheid. De heer Pieter Huybrechts is minder opgezet met het luchthavenbeleid van de minister, en betreurt met name dat de minister de luchthaven van Deurne dreigt te nekken door zijn weigering om de startbaan te verlengen.

– *De waterbeheersing*

De heer Johan Malcorps informeert naar de stand van zaken betreffende het Sigma-plan en het AMIS (Algemene Milieu Impactstudie)-programma, dat de leidraad is voor de uitvoering van het Sigma-plan. Meerbepaald wenst hij van de minister te vernemen welke inspraakprocedures zullen worden gevolgd bij het uitwerken van het AMIS. Mevrouw Maria Tyberghien signaleert dat er in het IJzergebied een reële angst bestaat voor nieuwe overstromingen tijdens de komende winter en vraagt de minister of er in het investeringsprogramma een bedrag voorzien is voor beschermende maatregelen in het IJzerbekken.

b. Antwoorden van de minister

– *Algemene opmerkingen*

De minister dankt de leden voor de vele suggesties, die mede als basis kunnen dienen voor de evaluatie en bijsturing van de beleidsbrief tijdens de komende jaren van de legislatuur. Hij benadrukt dat hij open kaart wil spelen met de commissieleden en erkent dan ook volmondig dat hij over erg weinig budgettaire speelruimte beschikt om een adequaat vervoers- en mobiliteitsbeleid te voeren. Aangezien het binnen het bestek van de begrotingsbesprekingen niet mogelijk is om de verschillende door de leden aangekaarte problemen ten gronde uit te diepen, stelt de minister voor om over een aantal deelaspecten van zijn beleid, bijvoorbeeld de problematiek van De Lijn of de havenproblematiek, een afzonderlijke bespreking te organiseren.

– *De mobiliteitsconvenanten*

De minister betreurt dat er blijkbaar een misverstand bestaat omtrent het beschikbare bedrag voor de mobiliteitsconvenanten en de spreiding daarvan. De minister wenst vooreerst op te merken dat het voornemen om op korte termijn 20 mobiliteitsconvenanten te financieren een doelstelling is die over vier jaar gespreid is. Het bedrag van 360 miljoen frank moet dan ook met vier worden vermenigvuldigd. Voorts merkt de minister op, verwijzend naar zijn algemene toelichting bij de begroting, dat dit bedrag enkel betrekking heeft op het studiewerk dat aan mobiliteitsconvenanten voorafgaat en aan de financiering van de exploitatietekorten die voor het openbaar vervoer uit het afsluiten van deze convenanten zullen ontstaan. Omwille hiervan hebben deze mobiliteitsconvenanten vooral betrekking op stedelijke gebieden. Daarnaast zijn er echter ook mobiliteitsconvenanten mogelijk die louter betrekking hebben op andere wegeninfrastructuurwerken die op het infrastructuurprogramma staan ingeschreven en die niet noodzakelijk erg omvattend hoeven te zijn. Terzake is de minister voorstander van een pragmatische aanpak, waarbij in 1996 het beleid van zijn voorganger inzake convenanten wordt geïntegreerd en verder verfijnd. De minister wil zich nu nog niet vastpinnen op een welbepaald aantal. Het is vooral belangrijk om goed doordacht te werk te gaan en vooraf het nodige studiewerk te verrichten. Dit geldt a fortiori voor de eerste convenanten met betrekking tot stedelijke gebieden, die een voorbeeldfunctie zullen moeten uitoefenen ten aanzien van andere steden, al moet men natuurlijk terdege rekening houden met de specificiteit van elke stad. In Gent en Antwerpen bijvoorbeeld zal het wellicht nodig zijn om zich op specifieke stadsdelen te concentreren. In andere gevallen zal het ook noodzakelijk zijn om de omliggende gemeenten bij het mobiliteitsconvenant te betrekken.

Nu al is in elk geval duidelijk dat er niet zoveel steden zijn die in aanmerking komen voor het afsluiten van een mobiliteitsconvenant op korte termijn, omdat ze nog geen goed onderbouwd dossier kunnen voorleggen.

– Het vervoer over de weg

De minister ontkent dat er sprake zou zijn van een volledig moratorium op nieuwe wegen, maar hij staat weigerachtig tegenover nieuwe grote infrastructuurwerken. Hij neemt zich wel voor om de reeds begonnen projecten af te werken en om meerbepaald werk te maken van de Vlaams-Europese hoofdtransportas. Wat dat laatste dossier betreft schetst hij een korte stand van zaken. Het gaat hier over het realiseren van een hoogwaardige verbinding in een transportcorridor West-Oost (Frankrijk-Vlaanderen-Ruhrgebied) en Noord-Zuid (Nederland-Frankrijk-Vlaanderen). Deze transportas verbindt de Kanaaltunnel met de Vlaamse havens en verloopt verder naar het Ruhrgebied en de Rijn-Maasdelta. Tijdens deze regeerperiode is de realisatie van de hoofdtransportas, wat wegeninfrastructuur betreft, voornamelijk een zaak van omvorming van bestaande infrastructuur. Zo wordt vóór 1999 de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via herinrichting van de bestaande wegen voorzien. Ook het versneld afwerken van de ring rond Gent (R4) en de omvorming van de N49-vak Zelzate-Antwerpen- en het oplossen van de knelpunten op de ring rond Antwerpen (R1) worden binnen deze regeerperiode op het programma gezet. Uiteraard zal ook de verbinding van Frankrijk via de A18 verder worden afgewerkt. Mits bijkomende financiële middelen behoort ook de verdere realisatie van de kustas tot de mogelijkheden. Vooraleer een dergelijke beslissing wordt genomen, dient de prioriteit van deze werken, of tenminste bepaalde onderdelen ervan, te worden afgewogen ten aanzien van de verbeteringswerken op het Albertkanaal en ten aanzien van de IJzeren Rijn. Voor het overige worden de beschikbare middelen vooral aangewend om aan de wegeninfrastructuur de meest dringende herstellingswerken te verrichten, terwijl minder dringende werken noodgedwongen moeten worden uitgesteld.

Met betrekking tot de ring rond Eeklo (R43), die in de behoeftenstudie van de gewestelijke diensten blijkbaar niet als prioritair werd vermeld, stelt de minister dat dit project, en meerbepaald de aanleg van het wegvak N49-N9 van de R43, voorlopig niet in het investeringsprogramma werd opgenomen. Dat komt omdat het kabinet eerst meer duidelijkheid wenste te bekomen omtrent de impact van de aanleg van dit vak op de globale verkeersafwikkeling rond Eeklo. Ondertussen heeft de minister zijn administratie de opdracht gegeven om dit verder te onderzoeken en ook na te gaan of het voorgestelde tracé voor het aan te leggen wegvak de beste keuze was. Voorts heeft hij met de betrokken gemeente overleg gepland om terzake tot een duidelijke afsprakenregeling te komen, waarin ook de gemeente haar bijdrage levert voor een vlotte verkeersafwikkeling van en naar de N49, via bedoeld wegvak. In dit kader zal de minister zijn uiteindelijke beslissing met betrekking tot de aanleg van het wegvak N49-N9 van de R43 nemen.

De verdere afwerking van een aantal begonnen projecten doet echter geen afbreuk aan het feit dat het terugdringen van het autoverkeer dé beleidsprioriteit bij uitstek is voor de komende jaren, aldus de minister. Onder andere de techniek van "road pricing" lijkt hem een goed instrument daartoe, maar het probleem daarbij is dat men er technisch nog niet helemaal klaar voor is. Ook mogelijke maatregelen ter stimulering van "carpooling" worden nog belemmerd door een aantal praktische problemen.

– *Vlaamse Vervoersmaatschappij (VVM)*

De door de Europese Commissie in het vooruitzicht gestelde liberalisering van de sector van het openbaar vervoer wordt wel degelijk ingecalculeerd in het Vlaamse beleid terzake, aldus de minister. Meerbepaald zal er een Vlaamse regelgeving worden opgesteld in uitvoering van de Europese richtlijnen. Van een volledige privatisering van het openbaar vervoer is de minister evenwel geen voorstander, omdat dit niet noodzakelijk leidt tot een stijging van het aantal reizigers en een daling van de tarieven. Het voorbeeld van Groot-Brittannië maakt duidelijk dat eerder het tegendeel het geval is. Hieruit blijkt met name dat de privatisering gepaard is gegaan met hogere tarieven en een lager reizigersaantal. Bovendien stipt de minister aan dat de privatisering in Groot-Brittannië niet heeft geleid tot een daling van de overheidstussenkomen, maar integendeel een stijging daarvan heeft teweeggebracht. In afwachting van de liberalisering moet de regering De Lijn de mogelijkheid bieden om zich zo slagvaardig mogelijk op te stellen, ondermeer via de uitbouw van een sterk gedifferentieerd vervoersaanbod.

De minister pikt ook in op de discussie over de verschillen tussen de landelijke en de stedelijke gebieden inzake de nood aan openbaar vervoer. Het is duidelijk dat een landelijke omgeving een andere aanpak vergt dan een stedelijke, aldus de minister. Hij gaat ermee akkoord dat het met name in de meer landelijke gebieden belangrijk is om de lokale overheden voor hun verantwoordelijkheid te plaatsen. De overheid moet niet alles van bovenaf opleggen, maar moet in de plaats daarvan lokale samenwerkingsprojecten met De Lijn stimuleren. Meer in het algemeen toont de minister zich verheugd over het feit dat de leden van de commissie zijn bekommernis omtrent het recht op mobiliteit delen, ongeacht of ze eerder de belangen van de landelijke gebieden dan wel die van de steden verdedigen.

De minister gaat ook in op de door een aantal leden aangekaarte problematiek van het openbare vervoer in en rond de grote steden. Aangaande de kwestie van de aangevraagde lage vloertrams in Antwerpen wijst hij erop dat het daartoe noodzakelijke budget niet is opgenomen in de begroting van 1996 omdat de Vlaamse regering geen investeringen wil financieren die niet zijn voorzien in het huidige beheerscontract met de VVM. Dat is zo afgesproken met alle openbare instellingen. De minister is zich bewust van de mobiliteitsproblemen rond Brussel en betreurt dat een oplossing wordt bemoeilijkt omdat er door de andere betrokken overheden te weinig middelen ter beschikking werden gesteld. Hij signaleert wel dat er inmiddels een "task force" is opgericht die zich over het probleem zal buigen. De minister ziet brood in het voorstel om de mobiliteitsproblematiek in en rond de grote steden op te lossen door de aanleg van sneltramlijnen. Overigens wordt er momenteel al voorbereidend studiewerk verricht voor een aantal projecten in die zin, ondermeer de aanleg van een corridor voor openbaar vervoer langs de A12 tussen Boom en Antwerpen. Ook het doortrekken van de tramlijn Beveren-Zwijndrecht zal terug in overweging worden genomen.

Wat tenslotte de NMBS betreft verwijst de minister naar de beperkte bevoegdheden terzake van het Vlaamse Gewest. Dit belet de Vlaamse regering echter niet om te streven naar een nauwe samenwerking met de NMBS, ondermeer in het kader van de mobiliteitsconvenanten en de herwaardering van de stationsbuurten. Verder is het ook zo dat de investeringsprogramma's van de NMBS voor advies worden voorgelegd aan de Vlaamse regering. Voor wat het jongste plan betreft is dit echter vooralsnog niet gebeurd.

– De havens

De minister onderlijnt nogmaals het belang van een zekere complementariteit tussen de Vlaamse havens en onderschrijft het idee om Vlaanderen te promoten als een maritieme regio bij uitstek. Hij vindt ook dat die samenwerking tussen de havens op een gestructureerde en stapsgewijze manier moet gerealiseerd worden en beaamt dat het havendecreet een belangrijke sleutel kan zijn daartoe. De minister schetst kort de voorgeschiedenis van het havendecreet en wijst erop dat men bij een nieuwe poging om een havendecreet goed te keuren rekening zal moeten houden met de federale wet Ertman, die de eerdere bespreking van het havendecreet in de Vlaamse Raad heeft doen vastlopen. In een eerste fase wil de minister het havenbeheer regelen op decretale basis om daarna, in een tweede fase, de haveninvesteringen te regelen. Wat dat laatste aspect betreft is het vooral de taak van de overheid om de toegang tot de haven en de mobiliteit naar het hinterland toe te verzekeren. Het is minder aangewezen dat de overheid tussenkomt bij investeringen die slechts één enkele firma ten goede komen. De minister is er voorstander van om projectmatig te werk te gaan bij het vastleggen van prioriteiten inzake investeringen. Verder zal het ook zaak zijn om in de nabije toekomst optimaal in te spelen op een aantal nieuwe evoluties inzake de trafiek, bijvoorbeeld de groei van het containerverkeer. Juist omdat de planmatige aanpak waar hij voorstander van is nog in volle voorbereiding is, wil de minister zich nu nog niet uitspreken over de vraag of en in hoeverre het Vlaamse Gewest in de toekomst zal participeren in de havens.

De verdieping van de Schelde staat nog steeds hoog op de agenda van de regering, verzekert de minister. De waterverdragen zullen eerstdaags ter ratificatie worden ingediend bij de Vlaamse Raad en zullen ook ter sprake gebracht worden tijdens de contacten van de minister met zijn Nederlandse collega mevrouw Jorritsma. Daarbij wil hij trouwens ook de verdere ontwikkeling van de IJzeren Rijn aankaarten en de aanleg van een goederenspoorlijn tussen Antwerpen en Bergen-Op-Zoom. Inmiddels heeft ook de Minister-President de nodige stappen gezet bij zijn Nederlandse evenknie, de heer Wim Kok, om de ratificatie van de waterverdragen door Nederland en het bekomen van een aantal vergunningen, af te leveren door diverse instanties, te bespoedigen. Ook in het dossier van het Verrebroekdok zit er volgens de minister schot. Het College van Burgemeester en Schepenen van Antwerpen heeft een beslissing genomen inzake de toewijzing van de werken en die beslissing zal nu ter bekrachtiging aan de minister worden voorgelegd.

Ingaand op de vragen van een aantal commissieleden terzake bevestigt de minister dat werk wordt gemaakt van de uitbouw van polyvalente loodsdiensten. Op die manier zal het op termijn mogelijk worden om, bijvoorbeeld, met één enkele loods vanuit zee naar Antwerpen of Gent te varen. Daarbij stellen er zich echter heel wat praktische problemen, niet in het minst op het vlak van de opleiding van de polyvalente loodsen. De uitbouw van polyvalente loodsdiensten impliceert echter wel dat het loodsstation van Vlissingen op termijn in grote mate zal worden ontmanteld. Nog wat de loodsdiensten betreft is de minister zich terdege bewust van de mogelijke consequenties van het recente arrest van het Hof van Straatsburg, dat de federale wet van 1988 nietig heeft verklaard waarbij de aansprakelijkheid van de loods en de overheid werd beperkt, en dit met terugwerkende kracht tot dertig jaar. Die nietigverklaring kan als consequentie hebben dat de reders opnieuw schadeclaims kunnen indienen bij het Vlaamse Gewest, die kunnen oplopen tot een aanzienlijk bedrag. Die claims zullen verder door de rechtbanken behan-

deld moeten worden. Over deze kwestie zal vanzelfsprekend nog overleg gepleegd worden met de federale regering.

Over de havencommissie wil de minister nu geen waardeoordeel ten gronde uitspreken. De belangrijkste opdracht van de havencommissie blijft de voorbereiding van het beoogde beleid. Het is een overlegorgaan met als taak het vertolken en op elkaar afstemmen van de diverse standpunten die leven binnen de havengemeenschap. In het bijzonder moet het advies van de havencommissie toelaten om prioriteiten vast te leggen bij verschillende haveninvesteringen. Bij ontstentenis van een dergelijke rangorde blijft het echter nuttig dat de havencommissie zich uitspreekt over de zin van afzonderlijke projecten.

Tenslotte geeft de minister nog een toelichting bij de problematiek van het RMT-personeel en de opmerkingen van het Rekenhof terzake. Eerstdaags zal de federale minister-raad een voorstel bespreken betreffende de overdracht naar het Vlaamse Gewest van de 187 RMT-personeelsleden die tot nu toe door het Vlaamse Gewest werden gehuurd als bemanning van de schepen van het Vlaamse Gewest. Bij deze operatie zal de Vlaamse regering een afrekening van de nog bestaande RMT-facturen voorzien in samenhang met de federale achterstallen. Desgevallend zal een schuldvergelijking voorzien worden voor de achterstallige betalingen inzake de prestaties en het ter beschikking stellen van dienstvaartuigen aan de douane en de zeevaartpolitie. De minister vermoedt dat die operatie budgettair geen slechte zaak zal zijn voor de Vlaamse Gemeenschap.

– De binnenvaart

Volgens de minister doet de overheid veel meer dan louter maar lippendienst bewijzen aan de binnenvaart. De lijst van in uitvoering zijnde en op stapel staande infrastructuurwerken vormt daarvan het duidelijkste bewijs, aldus de minister. Hij verwijst daarbij ondermeer naar de verdere afwerking en modernisering op 9000 ton van het Albertkanaal en het voltooiën van de nieuwe arm van het Kanaal Brussel-Rupel in Hingene, met monding in de Schelde in plaats van in de Rupel. In de nabije toekomst wil de minister ook werk maken van een adequate categorisering van de waterlopen, vertrekkend van een analyse van de verschillende functies ervan.

– De luchthavens

De minister is het volledig eens met de stelling dat de luchthavens van Deurne en Oostende elk een specifieke functie vervullen. Vandaar ook dat het beleid beide luchthavens anders benadert. Voor wat de luchthaven van Deurne betreft verwijst de minister daarbij naar zijn antwoord op de interpellaties van de heren Ward Beysen en Filip Dewinter, op 17 juni 1995 (Beknopt Verslag zitting 1995-1996, nr.2, p.15-18). Het probleem van het nachtlawaai in Oostende wil de minister op twee manieren oplossen. Enerzijds door ten aanzien van nachtvluchten een ontradende tarifiëringspolitiek te voeren, en anderzijds door het ILS (Instrument Landing System) verder uit te bouwen, zodat het vanaf 1997 mogelijk wordt om over zee aan- of af te vliegen. De aanleg van een tweede landingsbaan is niet nodig daarvoor, aldus de minister.

– *De waterbeheersing*

De minister bevestigt dat het AMIS-project momenteel in volle uitwerking is. Alle aanbestedingen voor het Sigma-plan die dit jaar plaatvonden werden getoetst en eventueel aangepast aan de eisen gesteld door de multidisciplinaire werkgroep. Het AMIS-project richt zich momenteel op de studie betreffende het inrichten van het overstromingsgebied Bazel-Kruibeke-Rupelmonde. Nog in dit verband maakt de minister melding van een aantal maatregelen die de kans op wateroverlast in het IJzerbekken zullen verkleinen. Baggerwerken op de zijkanalen van de IJzer, oeververdedigingswerken op de IJzer en maatregelen ter bevordering van de waterafvoer worden in het vooruitzicht gesteld. Deze maatregelen zullen bij voorkeur in overleg met de beheerders van de onbevaarbare waterlopen worden opgezet. Meer in het algemeen pleit de minister voor een integrale benadering van de waterbeheersingsproblematiek.

II. BEGROTING 1996

A. *Artikelsgewijze bespreking*

a. *Artikelen*

Artikel 13, artikel 28, artikel 62,
artikel 72 t.e.m. 77

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 78

Op vraag van de heer Jaak Gabriels en mevrouw Maria Tyberghien verduidelijkt de minister dat het amendement van de Vlaamse regering, ertoe strekkende dat dit artikel wordt geschrapt, het gevolg is van de opmerking van het Rekenhof (Stuk nr. 17 (1995-1996) – nr.1, p.19-20) terzake. Voortaan zullen alle schadevergoedingen aan derden geregeld worden via het VIF.

Artikel 79, artikel 86 t.e.m. 88, artikel 93,
artikel 94, artikel 96, artikel 105.

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

b. *Tabellen*

Programma 62.10

Mevrouw Maria Tyberghien en de heer Patrick Lachaert vragen de minister om nadere uitleg bij het voorziene bedrag voor het Fonds voor Planschade. Ze vragen zich af of de minister uitgaat van een realistische schatting van de te verwachten kosten voor planschade. De heer Lachaert maakt er de minister attent op dat er schadeclaims aanhangig zijn die het Vlaamse Gewest beduidend meer dreigen te kosten dan hetgeen voorzien is op de begroting. Hij pleit er in dit verband voor dat de overheid zich soepeler zou opstellen en sneller zou overgaan tot onderhandelingen met de eisers over vergoedingen in natura. Hij vindt dat de administratie zich doorgaans te stug opstelt. De minister antwoordt dat het onmogelijk is om een preciese schatting te maken van de te ver-

wachten planschade-kosten, onder andere omdat het mogelijk is dat deze in natura worden vergoed. Een analyse van de werking van het Planschadefonds zal in de loop van 1996 gestart worden. Op vraag van mevrouw Maria Tyberghien stelt de minister een overzicht ter beschikking van de in 1995 al uitbetaalde planschade-vergoedingen. Dit overzicht is opgenomen als bijlage bij dit verslag. In dit verband wil de heer Carl Decaluwé van de minister ook vernemen hoe het komt dat er op de begroting 1996 nog geen inkomsten uit planbaten voorzien zijn. De minister verduidelijkt dat de planbaten eerst moeten geregeld worden in het nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening, dat pas ten vroegste eind 1997 klaar zal zijn.

Programma 62.60, Programma 63.10,
Programma 63.20, Programma 63.30,
Programma 63.40

Over deze programma's worden geen opmerkingen gemaakt.

Programma 64.10, Programma 64.20,
Programma 64.30, Programma 64.40

De heer Carl Decaluwé, hierin bijgetreden door de heer Paul Dumez, betreurt dat de minister enkel het investeringsprogramma betreffende de wegen aan de leden van de commissie heeft bezorgd, en nog niet dat betreffende de waterwegen en de binnenvaart, en de havens. Hij vraagt zich met name af of de minister voor 1996 kredieten heeft voorzien voor de realisatie van de Leie-doortocht in Kortrijk. De minister antwoordt daarop dat er voor 1996 wel degelijk een bedrag zal voorzien zijn voor de Leie-doortocht. Meer in het algemeen belooft hij de commissieleden ook de andere investeringsprogramma's ten informatieve titel voor te leggen van zodra ze klaar zijn.

Programma 66.10, Programma 69.90

Over deze programma's worden geen opmerkingen gemaakt.

DAB Luchthaven Antwerpen,
DAB Luchthaven Oostende

Op vraag van de heer Carl Decaluwé verduidelijkt de minister dat aëronautische ontvangsten de ontvangsten zijn die rechtstreeks uit de luchtvaart-trafiek voortvloeien, terwijl niet-aëronautische ontvangsten voortvloeien uit andere activiteiten op de luchthaven.

DAB Vlaams Infrastructuurfonds (VIF)

De heer Ward Beysen vestigt de aandacht op het feit dat de ontvangsten op de post 80.09 (financiële bijstand van de Europese Gemeenschap betreffende de door de Vlaamse Gemeenschap gedane uitgaven in verband met openbare werken), namelijk 33,5 miljoen frank, een peulschil zijn in vergelijking met de steun die andere regio's van de Europese Unie toegeschoven krijgen voor infrastructuurwerken. De heer Carl Decaluwé brengt dit in verband met het bredere probleem van de verschillen in steunverlening aan de regio's door de Europese Unie. Het lijkt hem aangewezen dat de Minister-President deze kwestie eens zou aankaarten in het Eu-

ropese Comité van de Regio's. De minister wijst er evenwel op dat er heel wat steun van de Europese Unie rechtstreeks naar de initiatiefnemers gaat, dit zijn meestal de lokale overheden, en niet langs het Vlaamse Gewest passeert. Op vraag van de heren Patrick Lachaert en Steve Stevaert bezorgt hij aan de commissie een verdere uitsplitsing van de op begrotingspost 80.09 voorziene ontvangst van 33,5 miljoen frank. Deze uitsplitsing zal worden opgenomen in bijlage.

De heren Ward Beysen en Paul Dumez vragen zich af wat er precies schuilgaat achter de ontvangst van 20 miljoen frank, voorzien op post 80.13 (Ontvangsten vanwege de havenbedrijven). De minister verduidelijkt dat deze ontvangst voortvloeit uit het havendecreet. Aangezien dit decreet echter nooit is goedgekeurd en de verdere afhandeling ervan wellicht nog wat op zich zal laten wachten, is het weinig waarschijnlijk dat de betrokken ontvangst ook effectief zal worden verworven. In verband met ontvangstpost 80.21 (Concessiegelden van de NV Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ)) maakt de heer Paul Dumez er de minister op attent dat dit bedrag van 40 miljoen momenteel niet voorzien is als uitgave op de MBZ-begroting voor 1996. Volgens de minister is het mogelijk dat die uitgave niet als dusdanig op de MBZ-begroting is ingeschreven, maar ingebakken zit in andere begrotingsposten. Op een vraag van de heer Ward Beysen of de overheid al ooit concessiegelden van de MBZ heeft ontvangen, antwoordt de minister dat hij dit zal onderzoeken.

De heer Carl Decaluwé vraagt zich af of in de ontvangsten voorzien op post 80.16 (Ontvangsten in toepassing van samenwerkingssakkoorden met andere overheden, rechtspersonen en particulieren, met inbegrip van inkomsten ingevolge sponsoring), ten belope van 18 miljoen frank, ook de inkomsten begrepen zijn van de gesponsorde borden langs de autos-trades. Als dat zo is, dan zou toch eens moeten bekeken worden of de blijkbaar zeer beperkte ontvangst van deze sponsoring wel opweegt tegen de nadelen ervan, ondermeer de visuele vervuiling die er het gevolg van is. De minister bevestigt dat begrotingspost 80.16 onder andere de inkomsten van de sponsoractie langs de autostrade bevat. Hij zal laten onderzoeken of het nog zin heeft om de bedoelde sponsoractie verder te zetten.

De heer Carl Decaluwé wil van de minister ook vernemen waarom uitgavenpost 91.03 (Door de Vlaamse regering als economisch van bijzonder belang aangemerkte investeringen m.b.t. waterwegen) op "pro memorie" is gezet. De minister verduidelijkt dat het hier gaat om een oud artikel waarop momenteel niets voorzien is, maar dat, indien nodig, nog kan gereactiveerd worden via een verschuiving op de begroting.

De heer Joachim Coens wil een verduidelijking bij uitgavenpost 93.01 (Allerhande uitgaven m.b.t. vervoer en mobiliteit : Studies en proefprojecten alsmede voor de begeleiding bij het opstellen en uitvoeren van bedrijfsvervoerplannen) en vraagt of het klopt dat deze uitgavenpost volledig wordt gedekt door de ontvangstenpost 80.23 (Financiële bijstand van de Europese Unie betreffende de door de Vlaamse Gemeenschap gedane uitgaven i.v.m. vervoer en mobiliteit), aangezien op beide posten eenzelfde bedrag van 45,5 miljoen frank is voorzien. De minister merkt op dat daarnaast ook op de departementale begroting, programma 63.40, middelen voor het uitvoeren van mobiliteitsstudies zijn voorzien. De minister geeft daarop een overzicht van de in het desbetreffende ontwerpprogramma voorziene uitgaven.

Inhakend daarop informeert de heer Ward Beysen bij de minister naar de stand van zaken betreffende het multi-modale model Antwerpen. Hij wijst erop dat die studie veel geld

heeft gekost en dus optimaal dient benut. De minister antwoordt dat het model operationeel is in de afdeling AWW te Antwerpen. Het trendscenario en het eerste beleidsscenario werden doorgerekend en hierover werd omstandig gerapporteerd aan de stuurgroep. Oorspronkelijk was het de bedoeling om het tweede beleidsscenario eind september door te rekenen. Dit is momenteel nog bezig omwille van twee redenen. Ten eerste werd de beschrijving van het volledig te hercoderen netwerk voor het openbare vervoer pas eind september in de plaats van begin september afgerond. Daarbij komt dat er volgens de minister nog een aanpassing moet gebeuren van het wegennet, de parkeerbeperkingen en enkele sociaal-economische parameters. Ten tweede is de voor de technische aspecten en de doorrekening verantwoordelijke ingenieur van de afdeling AWW te Antwerpen, ir. E. Peetermans, door ziekte voor lange tijd onbeschikbaar, en dit sinds einde augustus. Dit heeft noodgedwongen geleid tot een herverdeling van zijn werk tussen het Vlaamse Gewest (AWV, Mobiliteitscel) en het studiebureau (CDT). Op dit ogenblik wordt een voorstel voor een derde beleidsscenario besproken. In de loop van januari 1996, wanneer de doorrekening van het eerste en het tweede beleidsscenario is voltooid, wordt een stuurgroepvergadering voorzien. Deze studieopdracht zal dan eind januari 1996 afgesloten zijn. Momenteel is een vraag van de administratie naar de minister op komst om een bemaning van twee manjaren te voorzien. Een voorstel van contract is in opmaak. De heer Ward Beysen drukt daarop zijn ongenoegen uit over deze gang van zaken. Hij vindt die symptomatisch voor de gebrekkige werkwijze waarop studieopdrachten worden toegekend. Hij is verder van mening dat de procedures terzake moeten worden herzien en dat de resultaten van de studies stelselmatig ter beschikking moeten gesteld worden van de Vlaamse parlementsleden en het voorwerp moeten vormen van een grondige bespreking. De minister belooft de resultaten van de studie mee te delen aan de commissieleden van zodra ze ter beschikking zijn.

Tenslotte stelt de heer Carl Decaluwé de vraag hoe het komt dat er op de begroting nergens een krediet is voorzien voor de uitbetaling van verwijlinteressen. Hieromtrent diende hij begin oktober al een schriftelijke vraag in. De minister antwoordt dat er per afzonderlijke begrotingspost een krediet is voorzien daartoe. De vraagsteller betreurt dat het daardoor niet mogelijk is om zicht te krijgen op de totaliteit van de verwijlinteressen. Nochtans is dit een belangrijk criterium om het overheidsbeheer te kunnen beoordelen. De minister beaamt dat, en stelt een overzicht van de in 1995 betaalde verwijlinteressen ter beschikking van de commissieleden. Dit overzicht is opgenomen als bijlage bij dit verslag.

DAB Vernieuwingsfonds

Over de begroting van de DAB Vernieuwingsfonds worden geen opmerkingen gemaakt.

B. Stemmingen

Bij indicatieve stemming neemt de commissie de amendementen van de Vlaamse regering op de artikels 13 (PR 63.20, PR 62.10, PR 63.10) en 78, en op de begrotingstabel voor programma 63.20 en de DAB Vlaams Infrastructuurfonds (Stuk 15 (BZ 1995) – nr.2) aan met 8 stemmen voor, bij 1 onthouding.

De aan de commissie toegewezen gedeelten van de decreetsbepalingen en de begrotingstabel worden bij indicatieve

stemming aangenomen met 5 stemmen voor, bij 4 stemmen tegen.

Met dezelfde stemuitslag verklaart de commissie dat voor dit gedeelte de administratieve begroting 1996 overeenstemt met de inhoud en de doelstelling van de algemene uitgavenbegroting 1996.

De verslaggever,

Carl DECALUWE

De voorzitter,

Jaak GABRIELS

BIJLAGEN

Bijlage A

Lijst van lopende gewestplanwijzigingen

Gewestplanwijzigingen waarvan de procedure lopende is

Gewestplan	BVR-ont- werpplan	openbaar onderzoek	vervaldag
EEKLO-AALTER St. Laureins - Bloso centrum	7.9.1994	28.11.1994-26.1.1995	27.07.1995
NEERPELT-BREE Hechtel-Eksel, Overpelt, Lommel, Meeuwen-Gruitrode, Neerpelt, Hamon- Achel, Bocholt, Peer : infrastructuur	20.04.1994	02.12.1994-31.1.1995	30.07.1995
ANTWERPEN Wijnegem, Wommelgem, Antwerpen, Kap- pellen en Schilde	27.04.1994	12.12.1994-09.02.1995	10.08.1995
DIKSMUIDE-TORHOUT DIKSMUIDE : omlegging spoor 73	29.09.1994	09.01.1995-10.03.1995	06.09.1995
TURNHOUT Hoogstraten en Zandhoven : golfter- rein, compensatievoorzstellen, aardgas- leiding Kruibeke-Ham	04.05.1994	23.1.1995-23.03.1995	21.9.1995
GENTSE EN KANAALZONE Destelbergen, Evergem, Gent, Ooster- zele, St. Martens-Latem, Zelzate en Lochristi	08.06.1994 en 7.12.1994	23.01.1995-23.03.1995	21.9.1995
AALST-NINOVE-GERAARDSBERGEN-ZOTTEGEM Aalst, Zottegem, Herzele, Lierde, Ge- raardsbergen, Haaltert, Ninove, Den- derleeuw : infrastructuur	19.10.1994	23.01.1995-23.03.1995	21.09.1995

Gewestplanwijzigingen waarvan de procedure lopende is

Gewestplan	BVR-ont- werpplan	openbaar onderzoek	vervaldag
HERENTALS-MOL Olen, Grobbendonk, Herentals: aardgasleiding Kruibeke-Ham project St.Oda	27.04.1994	20.02.1995-20.04.1995	17.10.1995
ROESELARE-TIELT Izegem, Roeselare, Ardooie, Lichter- velde, Wingene: HSL Izegem-Zedelgem en Ardooie-Beveren	23.11.1994	06.03.1995-04.05.1995	31.10.1995
ST.TRUIDEN-TONGEREN St. Truiden, Nieuwerkerken, Borgloon, Gingelom, Tongeren, Voeren, Bilzen, Heers, Kortesseem, Wellen, Gelmen, Hoeselt: infrastructuur.	14.09.1994	03.02.1995-03.04.1995	30.09.1995 29.11.1995
HALLE-VILVOORDE-ASSE Halle: Dassenveld.	09.11.1994	02.05.1995-30.06.1995	27.12.1995
LEUVEN Kortenbergh en Tervuren: militaire do- meinen	16.11.1994	02.05.1995-30.06.1995	27.12.1995
HALLE-VILVOORDE-ASSE Wezembeek-Oppeem en Asse: militaire domeinen.	30.11.1994	02.05.1995-30.06.1995	27.12.1995
ROESELARE-TIELT Hooglede: bedrijf Soenen	11.01.1995	02.05.1995-30.06.1995	27.12.1995

HASSELT-GENK As, Genk en Zutendaal: Phenix-project deel 2.	08.03.1995	02.06.1995-31.07.1995	27.01.1996
DIKSMUIDE-TORHOUT Torhout en Kortemark: HSL Izegem-Ze- delgem, industriezone en steenbakkerij "De Sempel".	05.04.1995	17.07.1995-14.09.1995	12.03.1996
ANTWERPEN Hemiksem, Antwerpen, Aartselaar, Kon- tich, Lint, Hove, Edegem, Ranst en Boechout: aardgasleiding Kruibeke-Ham	02.02.1994	01.08.1995-29.09.1995	27.03.1996
ANTWERPEN Antwerpen, Boechout, Brasschaat, Ka- pellen, Ranst en Zwijndrecht: mili- taire domeinen.	22.03.1995	01.08.1995-29.09.1995	27.03.1996
TIENEN-LANDEN Linter, Landen, Tienen en Glabbeek: militaire domeinen.	18.01.1995	14.08.1995-12.10.1995	09.04.1996
HASSELT-GENK Genk, Zonhoven en Leopoldsburg : militaire domeinen.	29.03.1995	08.09.1995-06.11.1995	04.05.1996
HERENTALS-MOL Herentals, Westerlo en Olen: militaire domeinen.	29.06.1994	02.10.1995-30.11.1995	28.05.1996
TURNHOUT Turnhout, Kasterlee, Brecht, Wuustwe- zel, Hoogstraten en Rijkevorsel: mi- litaire domeinen en aardgasleiding Wuustwezel-Rijkevorsel	19.10.1994	02.10.1995-30.11.1995	28.05.1996

ANTWERPEN Antwerpen, Stabroek, Hove, Mortsel, Kontich, Brasschaat, Schoten: hoge snelheidstrein.	28.07.1995	02.10.1995-30.11.1995	28.05.1996
TURNHOUT Brecht, Wuustwezel, Hoogstraten: hoge snelheidstrein.	28.07.1995	02.10.1995-30.11.1995	28.05.1996
IEPER-POPERINGE Ieper: industriezone Lernaut - Hauspie	05.04.1995	16.10.1995-14.12.1995	11.06.1996
VEURNE-WESTKUST Veurne en Nieuwpoort: industrieter- reinen.	01.06.1995	16.10.1995-14.12.1995	11.06.1996
TIENEN-LANDEN Tienen: steenbakkerij, Oudenbos, de- canteerbekken	22.03.1995	23.10.1995-21.12.1995	18.06.1995
GENTSE EN KANAALZONE Gent en Wetteren: industriezones + compensaties, militair domein.	16.05.1995	23.10.1995-21.10.1995	18.06.1995
ST. NIKLAAS-LOKEREN Kruibeke, Temse en Beveren: aardgas- leiding Kruibeke-Ham, militair domein, transportzone.	24.05.1995	23.10.1995-21.12.1995	18.06.1996
KORTRIJK Kortrijk, Wevelgem, Zwevegem, Avelgem, Spiere-Helkijn, Menen: aardgasleiding Kluisbergen - Wevelgem.	28.07.1995	13.11.1995-11.01.1996	09.07.1996

BRUGGE-OOSTKUST Blankenberge, Beernem, Brugge, Damme, Jabbeke, Knokke-Heist, Oostkamp, Ze- delgem, Zuinkerke, Westkapelle: in- frastructuur.	24.05.1995	27.11.1995-25.01.1996	23.07.1996
HALLE-VILVOORDE-ASSE Lennik: kasteel van Gaasbeek	16.05.1995		
LEUVEN Lubbeek: Stort Pellenbeg, zandgroeve, containerpark.	24.05.1995	30.10.1995-29.12.1995	26.06.1996
ST. TRUIDEN-TONGEREN St. Truiden: militair domein.	01.06.1995		
HASSELT-GENK Houthalen-Helchteren en Lummen: N 74 - watersportcentrum	12.06.1995		
MECHELEN Mechelen, Bonheiden, Duffel, St. Ka- telijne-Waver, Puurs, Wille- broek, Zandhoven, Lier, en Nijlen: in- frastructuur, aardgasleiding Kruibeke- Ham en militaire domeinen.	20.07.1994		
OUDENAARDE Kluisbergen: aardgasleiding Kluisber- gen - Wevelgem.	28.07.1995		

Bijlage B

Driejaarlijks investeringsprogramma voor wegeninfrastructuur 1996-1998

LEGENDE

Rubriekcode :

V = Veiligheidswerken

* Vw : Veiligheid door structureel onderhoud wegverharding

* Vb : Veiligheid door structureel onderhoud bruggen en tunnels

* Vs : Veiligheid door wegwerken spoorvorming

* Vv : Veiligheid door aanbrengen veiligheidsstootbanden (vangrails)

* Vk : Veiligheid door herinrichting kruispunten

Verkeersafwikkeling

A : Afwerking begonnen projecten

* Ab : van bovenregionaal belang

* Ar : regionaal belang

N = Nieuwe projecten

* Nb : van bovenregionaal belang

* Nr : van regionaal belang

D

: Doortochten

B

: Beplantingen

Bp

: Bijzondere projecten

F

: Fietspaden

G

: Geluidsbestrijding

M

: Multimodale projecten

PRO-VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubriek	1996	1997	1998	na 1998
HOOFDTRANSPORT-AS								
WEST	A18	E40 A18 Duinkerke Veurne Jabbeke (A10)	Rectificeren lengteprofiel met aanleg slijtlaag vak Jabbeke-Veurne-Jabbeke	Ab	0	0	0	400
WEST	A10	E404 - Vak A10 te Jabbeke tot N49 te Westkapelle (ontsluiting achterhaven)	Verkeerswisselaar N31/N371 Blauwe Toren en bochtverbetering	Nb	0	100	0	260
WEST	A10	E404 - Vak A10 te Jabbeke tot N49 te Westkapelle (ontsluiting achterhaven)	Vak afleidingskanalen-Westkapelle N49, 1ste fase grondwerken bruggen en 1 rijbaan	Nb	0	0	0	350
WEST	A10	E404 - Vak A10 te Jabbeke tot N49 te Westkapelle (ontsluiting achterhaven)	Vak afleidingskanalen/N49, 2de fase 2de rijbaan met aansluiting op de Zuidhavenweg	Nb	0	0	0	0
WEST	A10	E404 - Vak A10 te Jabbeke tot N49 te Westkapelle (ontsluiting achterhaven)	N31 omleiding transportzone Zeebrugge	Nb	0	0	0	150
WEST	A10	E404 - Vak A10 te Jabbeke tot N49 te Westkapelle (ontsluiting achterhaven)	Resterende infrastructuur in het kader van de verkeersontsluiting van de haven van Zeebrugge	Nb	0	0	0	5320
WEST	E34	E34 : Harwich Zeebrugge Antwerpen Eindhoven Venlo. Omvorming van de N49 (Westkapelle-Zelzate-Antwerpen) tot autosnelweg: A11 (E34)	a) Vak Westkapelle Maldegem (grondgebied West-Vlaanderen)	Ab	0	0	0	650
WEST	E34	E34 : Harwich Zeebrugge Antwerpen Eindhoven Venlo. Omvorming van de N49 (Westkapelle-Zelzate-Antwerpen) tot autosnelweg: A11 (E34)	vak Maldegem Zelzate: Bouwen van overbruggingen van beperkte omvang voor lokaal verkeer	Ab	0	0	0	35
WEST	E34	E34 : Harwich Zeebrugge Antwerpen Eindhoven Venlo. Omvorming van de N49 (Westkapelle-Zelzate-Antwerpen) tot autosnelweg: A11 (E34)	vak Maldegem Zelzate: Verder ombouw tot autosnelweg	Ab	0	0	0	850
OOST	E34	E34 : Harwich Zeebrugge Antwerpen Eindhoven Venlo. Omvorming van de N49 (Westkapelle-Zelzate-Antwerpen) tot autosnelweg: A11 (E34)	Tunnel te Zelzate : afdichten voegen, renovatie en brandwerende bekleding : 2de fase kokerRijrichting Kust	Vb	0	0	0	0
OOST	E34	E34 : Harwich Zeebrugge Antwerpen Eindhoven Venlo. Omvorming van de N49 (Westkapelle-Zelzate-Antwerpen) tot autosnelweg: A11 (E34)	Overlagen noordrijbaan + aanleggen pechstrook tussen N451 te Beveren en N403 te Stekene	Ab	90	90	0	0
WEST	E34	Jabbeke	aanpassen verkeerswisselaar A10-A18	Ab				
OOST	E34	E34 : Harwich Zeebrugge Antwerpen Eindhoven Venlo. Omvorming van de N49 (Westkapelle-Zelzate-Antwerpen) tot autosnelweg: A11 (E34)	Brug Salegemdijk te Sint-Gillis-Waas	Ab	0	50	0	0

PRO-VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubriek	1996	1997	1998	na 1998
OOST	E34	E34 : Harwich Zeebrugge Antwerpen Eindhoven Venlo. Omvorming van de N49 (Westkapelle-Zelzate-Antwerpen) tot autosnelweg: A11 (E34)	Ongelijkvloerse dwarsing voor landbouwverkeer t.h.v. Duikeldam te Sint-Gillis-Waas	Ab	0	0	35	0
OOST	E34	E34 : Harwich Zeebrugge Antwerpen Eindhoven Venlo. Omvorming van de N49 (Westkapelle-Zelzate-Antwerpen) tot autosnelweg: A11 (E34)	Laterale weg tussen N403 en Salegemdijk te Sint-Gillis-Waas	Ab	50	50	0	0
OOST	E34	E34 : Harwich Zeebrugge Antwerpen Eindhoven Venlo. Omvorming van de N49 (Westkapelle-Zelzate-Antwerpen) tot autosnelweg: A11 (E34)	N49 Vervolledigen verkeerswisselaar "De Tromp"	Ab	40	0	0	0
OOST	E34	E34 : Harwich Zeebrugge Antwerpen Eindhoven Venlo. Omvorming van de N49 (Westkapelle-Zelzate-Antwerpen) tot autosnelweg: A11 (E34)	Kruising met Nachtegaalstraat en Heistraat te Stekene : een centrale brug + 2 voetgangerstunnels	Ab	0	115	0	0
OOST	E34	E34 : Harwich Zeebrugge Antwerpen Eindhoven Venlo. Omvorming van de N49 (Westkapelle-Zelzate-Antwerpen) tot autosnelweg: A11 (E34)	brug Vennestraat te Stekene	Ab	0	30	0	0
OOST	E34	E34 : Harwich Zeebrugge Antwerpen Eindhoven Venlo. Omvorming van de N49 (Westkapelle-Zelzate-Antwerpen) tot autosnelweg: A11 (E34)	brug Pereboomstraat te Moerbeke-Waas	Ab	0	45	0	0
OOST	E34	E34 : Harwich Zeebrugge Antwerpen Eindhoven Venlo. Omvorming van de N49 (Westkapelle-Zelzate-Antwerpen) tot autosnelweg: A11 (E34)	verkeerswisselaar t.h.v. de Kruisstraat te Moerbeke-Waas	Ab	0	0	130	0
OOST	E34	E34 : Harwich Zeebrugge Antwerpen Eindhoven Venlo. Omvorming van de N49 (Westkapelle-Zelzate-Antwerpen) tot autosnelweg: A11 (E34)	brug Ramonshoek te Wachtebeke	Ab	0	0	50	0
OOST	E34	E34 : Harwich Zeebrugge Antwerpen Eindhoven Venlo. Omvorming van de N49 (Westkapelle-Zelzate-Antwerpen) tot autosnelweg: A11 (E34)	viaduct in N49 over Langelede te Wachtebeke	Ab	0	0	70	0
OOST	E34	E34 : Harwich Zeebrugge Antwerpen Eindhoven Venlo. Omvorming van de N49 (Westkapelle-Zelzate-Antwerpen) tot autosnelweg: A11 (E34)	vervolledigen verkeerswisselaar N49-R4 (oostelijke oever) te Zelzate	Ab	0	0	0	55

PRO-VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubriek	1996	1997	1998	na 1998
OOST	E34	E34 : Harwich Zeebrugge Antwerpen Eindhoven Venlo. Omvorming van de N49 (Westkapelle-Zelzate-Antwerpen) tot autosnelweg: A11 (E34)	vervolledigen verkeerswisselaar N49-R4 (westelijke oever) te Zelzate (met brug)	Ab	0	0	90	0
OOST	E34	E34 : Harwich Zeebrugge Antwerpen Eindhoven Venlo. Omvorming van de N49 (Westkapelle-Zelzate-Antwerpen) tot autosnelweg: A11 (E34)	plaatselijk verbreden en verharden van uitbatingswegen en allerhande aanpassingen voor het opvangen van het landbouwen fietsverkeer	Ab	0	0	70	0
OOST	E34	E34 : Harwich Zeebrugge Antwerpen Eindhoven Venlo. Omvorming van de N49 (Westkapelle-Zelzate-Antwerpen) tot autosnelweg: A11 (E34)	Herstellingswerken vak Antwerpen-Zelzate	Vw	0	0	0	0
ANTW	A13	E313(A13) : Antwerpen Luik	Rijwegverharding tussen kmpt. 35 en 41,5	Vw	270	0	0	0
ANTW	A13	E313(A13) : Antwerpen Luik	Rijwegverharding tussen kmpt. 9,6 en 17,5	Vw	0	356	0	0
ANTW	A13	E313(A13) : Antwerpen Luik	Brug B13 te Zandhoven (afbreken + heropbouwen)	Vb	35	0	0	0
ANTW	A13	E313(A13) : Antwerpen Luik	Rijwegverharding tussen kmpt. 41 en 48,3 (Limburg)	Vw	0	0	329	0
LIMB	A13	E313(A13) : Antwerpen Luik	Vak Paal-Lummen : rijvak Hasselt-Antwerpen	Vw	0	0	0	155
LIMB	A13	E313(A13) : Antwerpen Luik	Herstellen cementbeton verhardingen	Vw	10	10	10	20
LIMB	A13	E313(A13) : Antwerpen Luik	Onderhoud kunstwerken	Vb	10	10	10	20
LIMB	A13	E313(A13) : Antwerpen Luik	Verkeersknooppunt E313 en E314 (A2) te Lummen: MER en onteigeningskosten	Ab	0	0	90	1250
LIMB	A13	E313(A13) : Antwerpen Luik	Renovatie- en saneringswerken op het vak Lummen Hasselt-West 2de fase	Vw	0	0	0	0
LIMB	A13	E313(A13) : Antwerpen Luik	Leveren van geprefabriceerde New Jerseytootbanden	Vv	0	10	0	0
ANTW	A21	A21(E34) : Ranst-Turnhout	Structureel onderhoud 2de fase	Vw	30	0	0	0
WEST	A10	Vak Brussel-Oostende	Vak Beernem Jabbeke	Vw	25	40	0	145
WEST	A10	Vak Brussel-Oostende	Jabbeke Verbinding N377 aansluiting west	Vk	30	0	0	0
OOST	A10	Vak Brussel-Oostende	Vak Gent Beernem (wegwerken spoorvorming Resterende vakken)	Vs	125	0	50	0
ANTW	A12	Optimalisering toegangswegen tot Havengebied en de Liefkenshoektunnel te Antwerpen	A12 Ombouw tot autosnelweg t.h.v. Leugenberg op rechteroever + complex "Smalle weg"	Ab	0	670	0	0
ANTW	R1	Ring Antwerpen	Vernieuwen toplagen Ring Antwerpen met open asfalt	Vw	0	0	80	320
ANTW	R1	Ring Antwerpen	Verbreding en aanpassing van in- en uitritten : richting Gent aan uitrit L.O. van Kennedytunnel	Ab	0	20	0	0
ANTW	R1	Ring Antwerpen	Herinrichting open afrit tot R1 + kruispunt aan Schijnpoortweg en Bisschoppenhoflaan te Antwerpen (Sportpaleis) (1e fase)	Vk	0	20	0	0
ANTW	R1	Ring Antwerpen	Herinrichting open afrit tot R1 + kruispunt aan Schijnpoortweg en Bisschoppenhoflaan te Antwerpen (Sportpaleis) (2e fase)	Vk	0	0	0	0

PRO-VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubriek	1996	1997	1998	na 1998
ANTW	R1	Ring Antwerpen	Herstellen en aanpassingen aan infrastructuur van Kennedytunnel, Amerikaleitunnel, Jan de Vosleitunnel, Bevrijdingstunnel, Craeybecktunnel en andere kunstwerken	Vb	15	15	0	0
OOST	R4	R4 : Grote Ring om Gent, tevens als verbinding E40/E17 met E34	a) Vervangen stootbanden type Dupuis door stootbanden type New-Jersey	Vv	0	0	0	0
OOST	R4	R4 : Grote Ring om Gent, tevens als verbinding E40/E17 met E34	a) Wegwerken spoorvorming Kennedylaan	Vs	30	0	0	0
OOST	R4	R4 : Grote Ring om Gent, tevens als verbinding E40/E17 met E34	Brug over Ringvaart t.h.v. Flanders Expo	Ab	0	120	0	0
OOST	R4	R4 : Grote Ring om Gent, tevens als verbinding E40/E17 met E34	Omvorming vak Beukenlaan-Zwijnaardsesteenweg	Ab	0	55	0	0
OOST	R4	R4 : Grote Ring om Gent, tevens als verbinding E40/E17 met E34	Aansluitingscomplex t.h.v. Flanders Expo	Ab	0	0	150	0
OOST	R4	R4 : Grote Ring om Gent, tevens als verbinding E40/E17 met E34	Kunstwerken in het vak Zwijnaardsesteenweg-Merelbeke	Ab	0	0	0	0
OOST	R4	R4 : Grote Ring om Gent, tevens als verbinding E40/E17 met E34	Wegenwerken in het vak Zwijnaardsesteenweg-Merelbeke	Ab	0	0	0	0
OOST	R4	R4 : Grote Ring om Gent, tevens als verbinding E40/E17 met E34	Herinrichting aansluitingscomplex met E40 te Merelbeke: nieuwe brug over E40 te Merelbeke	Ab	60	0	0	0
OOST	R4	R4 : Grote Ring om Gent, tevens als verbinding E40/E17 met E34	Herinrichting aansluitingscomplex te Merelbeke: wegeniswerken	Ab	0	50	0	0
OOST	R4	R4 : Grote Ring om Gent, tevens als verbinding E40/E17 met E34	Aanleg 2de rijbaan op vak N458/N49 Vak Drogenbroodstraat Riemesteenweg te Evergem	Ab	0	90	0	0
OOST	R4	R4 : Grote Ring om Gent, tevens als verbinding E40/E17 met E34	Vak Riemesteenweg - N49	Ab	0	0	60	0
LIMB	E314	Genk	E314: Aftakking/toegangsweg Fenix: MER-studie	Nb	0	0	0	0
LIMB	E314	Genk	1° fase : Nieuw open afrittencomplex E314 en toegangsweg Fenix	Nb	0	0	0	0
LIMB	E314	Genk	2° fase : Aanpassing toegangscomplex (N75) en Europalaan (N75) t.b.v. Fenix	Nb	0	0	0	0
HOOFDTRANSPORTAS			UITBOUW HOOFDTRANSPORTAS		820	1.946	1.224	9.980
			TOTAAL					

PRO- VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubr iek	1996	1997	1998	na 1998
AFTAKKINGEN HOOFDTRANSPORTAS								
WEST		Oostende	Verbinding Rondpunt "Kennedy" De Balle te Oostende	Nb	0	0	0	0
OOST	R4	R4 : Grote Ring om Gent, tevens als verbinding E40/E17 met E34	e) Aanleg Rodenhuisetunnel tussen linkeren rechtoever van het kanaal	Nb	0	0	0	0
ANTW	A12	A12 : Brussel-Boom-Antwerpen	Verdere omvorming tot autosnelweg (bestaande kruispunten vervangen door ongelijkvloerse kruising) 1e fase	Vk	0	0	0	0
ANTW	A12	Verbinding A12-A19	aansluitingscomplex met de N171 t.h.v. de Pierstraat (A12)	Vk	0	80	0	0
ANTW	N171	Verbinding A12-A19	verbinding A12-A19 via de N171 en aansluitingscomplex t.h.v. de Pierstraat (A12)	Vk	0	0	290	0
ANTW	A12	A12 : Brussel-Boom-Antwerpen	Verdere verhoging van de verkeersveiligheid d.m.v. downgrading ten noorden van de Pierstraat 2e fase	M	0	0	130	0
ANTW	A12	A12 : Brussel-Boom-Antwerpen	Verdere verhoging van de verkeersveiligheid d.m.v. downgrading ten noorden van de Pierstraat 3e fase	M	0	0	0	130
ANTW	A12	A12 : Brussel-Boom-Antwerpen	Herinrichting kruispunten A12 uitrit N16/N17 en vervangen 4de lus	Vk	69	0	0	0
ANTW	A12	A12 : Brussel-Boom-Antwerpen	Boom grens Vlaams-Brabant omvorming tot autosnelweg : Boom Breendonk	Ab	0	0	0	130
ANTW	A12	A12 : Brussel-Boom-Antwerpen	Boom grens Vlaams-Brabant omvorming tot autosnelweg : Breendonk Vlaams Brabant	Ab	0	0	0	0
VLBR	A12	A12 : Brussel-Boom-Antwerpen	Aanleg van brug B5 en 9 en afrit richting Brussel (Kerkhofstraat-Patattenstraat) (co-financiering Intercommunale Haviland)	Ab	0	0	0	120
VLBR	A12	A12 : Brussel-Boom-Antwerpen	Aanleg pechstroken op het vak Kerkhofstraat grens provincie Antwerpen	Ab	0	0	0	55
VLBR	A12	A12 : Brussel-Boom-Antwerpen	Vervanging van brug 08 (Mechelstraat) te Londerzeel en aanpassingen aan brug 07	Ab	0	0	0	100
VLBR	A12	A12 : Brussel-Boom-Antwerpen	Wegwerken spoorvorming	Vs	15	0	0	0
VLBR	A12	A12 : Brussel-Boom-Antwerpen	Aanleg ontbrekende laterale wegen op het vak Meise grens provincie Antwerpen	Ab	0	0	0	220
VLBR	A1	E19 : Breda Antwerpen Brussel Mons Valenciennes	Peutie inrichting parking voor nevenbedrijf	Ab	0	20	0	0
VLBR	A1	E19 : Breda Antwerpen Brussel Mons Valenciennes	Rumst Mechelen : structureel onderhoud + open K.W.S.	Vw	0	0	0	65
VLBR	A1	E19 : Breda Antwerpen Brussel Mons Valenciennes	Machelen Vervolledigen verkeerswisselaar met N211	Ab	0	0	0	40
VLBR	A7	E19 : Breda Antwerpen Brussel Mons Valenciennes	Vernieuwen van de slijtlaag en herstellen langsvogen: vak Brussel - Mons	Vw	0	25	0	0
VLBR	A7	E19 : Breda Antwerpen Brussel Mons Valenciennes	St.-Pieters-Leeuw Beersel : Herstellen bruggen 1H t/m 5H	Vb	30	0	0	0
VLBR	A7	E19 : Breda Antwerpen Brussel Mons Valenciennes	Drogenbos Aanpassingen aan open afritten	Ab	0	5	0	0
VLBR	A7	E19 : Breda Antwerpen Brussel Mons Valenciennes	Aanpassingen geluidwerende maatregelen	Vw	0	0	25	25

PRO-VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubriek	1996	1997	1998	na 1998
VLBR	R0	Ring om Brussel: Groot-Bijgaarden-Wemmel	Vervangen W2 en verbreden W3 en W4 en bijkomende wegenis	Ab	0	0	0	200
VLBR	R0	Ring om Brussel: Groot-Bijgaarden-Wemmel	Herstellen bruggen A.S.R. te Strombeek-Bever (o.a. W37 en W38)	Vb	0	30	0	0
VLBR	R0	Ring om Brussel: Wemmel-Strombeek-Bever	Verbreiding tot 2 x 4 en modernisering	Ab	0	0	0	500
VLBR	R0	Ring om Brussel	Herstellen carbonatie pijlers viaduct van Vilvoorde (1e fase)	Vb	40	0	0	0
VLBR	R0	Ring om Brussel	Herstellen carbonatie pijlers viaduct van Vilvoorde (2e fase)	Vb	0	60	0	0
VLBR	R0	Ring om Brussel: Machelen-Zaventem	4de rijstrook tussen E19 en E40 in beide richtingen	Ab	0	0	0	85
VLBR	R0	Ring om Brussel	Vilvoorde Grimbergen : 4de rijstrook tussen E19 en A12	Ab	0	0	0	50
VLBR	R0	Viaduct te Vilvoorde (R7)	Aanbrengen sproeisysteem voor winterdienst	Vb	0	0	0	75
VLBR	R0	Ring om Brussel	Herinrichten kruispunt "Leonard"	Vk	0	0	0	50
VLBR	R0	Ring om Brussel	ROB na 1998	Vw	0	0	0	450
VLBR	R0	Ring om Brussel	Kraainem Tervuren Tunnel Vier Armen : 2e fase sanering	Vb	218	0	0	0
VLBR	R0	Ring om Brussel	Herstellen van bruggen aangetast door ASR te Strombeek-Bever W22 W24 W25 W29 W31 W32	Vb	50	0	0	0
VLBR	R0	Ring om Brussel	Wemmel. Vervangen dubbel vangrails	Vv	0	5	0	0
VLBR	E19-E40	Bijkomende ontsluiting luchthaven Zaventem tussen E19 en E40	Omleiding Steenokkerzeel tussen N21 en tunnel onder startbaan (2.700 m): onteigeningen 1996 (raming: 25 miljoen)	Nb	0	0	0	0
VLBR	E19-E40	Bijkomende ontsluiting luchthaven Zaventem tussen E19 en E40	Omleiding Steenokkerzeel tussen N21 en tunnel onder startbaan (2.700 m): werken (co-financiering met R.L.W.)	Nb	0	0	0	50
VLBR	E19-E40	Bijkomende ontsluiting luchthaven Zaventem tussen E19 en E40	Studie ontsluiting Zaventem	Nb	6	0	0	0
VLBR	E19-E40	Bijkomende ontsluiting luchthaven Zaventem tussen E19 en E40	Verbinding N227 vanaf tunnel onder startbaan tot de luchthaventerminal (3.900m). Onteigeningen 1997 (raming 25 miljoen) p.m.	Nb	0	0	0	0
VLBR	E19-E40	Bijkomende ontsluiting luchthaven Zaventem tussen E19 en E40	Verbinding N227 vanaf tunnel onder startbaan tot de luchthaventerminal (3.900m): werken p.m.	Nb	0	0	0	156
VLBR	E19-E40	Bijkomende ontsluiting luchthaven Zaventem tussen E19 en E40	Verbinding tussen N227 en E40 (3.000m): onteigeningen 1998 (raming: 175 miljoen) p.m.	Nb	0	0	0	0
VLBR	E19-E40	Bijkomende ontsluiting luchthaven Zaventem tussen E19 en E40	Verbinding tussen N227 en E40 (3.000m): werken p.m.	Nb	0	0	0	120
VLBR	E19-E40	Bijkomende ontsluiting luchthaven Zaventem tussen E19 en E40	Verbinding tussen N227 en E19 (2.400m): onteigeningen 1998 (raming: 60 miljoen) p.m.	Nb	0	0	0	0
VLBR	E19-E40	Bijkomende ontsluiting luchthaven Zaventem tussen E19 en E40	Verbinding tussen N227 en E19 (2.400m): werken p.m.	Nb	0	0	0	96
AFTAKKING HOOFDTRANSPORTAS			TOTAAL		428	225	445	2.717

PRO- VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubr iek	1996	1997	1998	na 1998
OVERIGE BOVENREGIONALE WEGEN								
OOST	A10	Vak Brussel-Oostende	E40/N42 Herinrichting toegangscapex te Wetteren (1de fase) + MER	Ab	0	100	0	0
OOST	A10	Vak Brussel-Oostende	E40/N42 Herinrichting toegangscapex te Wetteren (2de fase)	Ab	0	0	160	0
OOST	A10	Vak Brussel-Oostende	E40/N466 Aanpassing toegangscapex te Drongen	Ab	0	0	0	125
OOST	A10	Vak Brussel-Oostende	Aanpassing en verbreden ondergelegen bruggen en wegverharding	Ab	0	0	0	700
OOST	A10	Vak Brussel-Oostende	E40 Vervangen stootbanden	Vv	40	30	0	35
OOST	A10	Vak Brussel-Oostende	Vervangen van bovengelegen bruggen	Ab	0	0	0	975
VLBR	A10	Vak Brussel-Oostende	Afschaven open afritten Vlaams Brabant	Vw	0	0	0	0
VLBR	A10	Vak Brussel-Oostende	Wegwerken spoorvorming Vlaams Brabant	Vs	45	45	0	0
OOST	A10	Vak Brussel-Oostende	Melle Vervangen Calverhagebrug	Vb	30	0	0	0
VLBR	A10	Vak Beernem Jabbeke	E40 Vernieuwing langs greppels Vlaams Brabant	Vw	0	0	0	30
VLBR	A3	Vak Brussel Walshoutem	Brug B72 Ginkelom : herstelling	Vb	25	0	0	0
VLBR	A3	Vak Brussel Walshoutem	Vernieuwing van het doorlopend gewapend beton	Vw	0	0	0	70
VLBR	A3	Vak Brussel Walshoutem	Kraainem : Wachtbekken	Nb	10	0	0	0
VLBR	A3	Vak Brussel Walshoutem	Bertem Aanleg decantatiebekken en verblijfsreservoir	Nb	0	20	0	0
VLBR	A3	Vak Brussel Walshoutem	Brug B22 Bertem Herstellen waterdichting	Vb	0	0	0	15
VLBR	A3	Vak Brussel Walshoutem	Vervangen aluminium vangrails	Vv	15	15	0	0
VLBR	A3	Vak Brussel Walshoutem	Herstellen pechstroken	Vw	0	0	0	50
VLBR	A3	Vak Brussel Walshoutem	Herstel K.W.S.-verhardingen (kmp. 3,3 tot 4,6 + afrit Woluweaan	Vw	0	0	0	25
VLBR	A3	Vak Brussel Walshoutem	Kortenbergh geluidschermen, grondwallen en beplanting	G	0	55	0	0
VLBR	A3	Vak Brussel Walshoutem	Vernieuwen neopreen voegen	Vw	0	0	20	0
VLBR	A3	Vak Brussel Walshoutem	Brug NE te St. Stevens Woluwe - Herstellen	Vb	0	0	5	0
VLBR	A3	Vak Brussel Walshoutem	Brug ZE te St. Stevens Woluwe - Herstellen	Vb	0	0	5	0
VLBR	A3	Vak Brussel Walshoutem	Brug B50 te Hoegaarden - Herstelling	Vb	0	0	5	0
VLBR	A3	Vak Brussel Walshoutem	Brug B54 te Goetsenhoven	Vb	0	0	5	0
VLBR	A3	Vak Brussel Walshoutem	Herstellen open afritten Bertem, Leuven, Haasrode, Boutersem, Tienen en Walshoutem	Vw	0	0	25	0
VLBR	A3	Vak Brussel Walshoutem	Viaduct B9 en brug west te St. Stevens-Woluwe Herstellen	Vb	0	0	0	60
WEST	A14	E17-A14 autosnelweg	Vak Waregem-Rekkem Herstellen K.W.S.-verharding	Vw	0	20	0	100
WEST	A14	E17-A14 autosnelweg	Vervangen van metalen vangrails 1e fase	Vv	0	0	0	65
OOST	A14	E17-A14 autosnelweg	Herstellen wegverharding op vak Zwijnaarde Kruibeke	Vw	45	45	45	0
OOST	A14	E17-A14 autosnelweg	Vervangen van gecorrodeerde metalen vangrails door New-Jersey's	Vv	20	0	0	0
OOST	A14	E17-A14 autosnelweg	Vervangen lage stootbanden door New- Jersey's	Vv	35	35	0	35

PRO- VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubr iek	1996	1997	1998	na 1998
OOST	A14	E17-A14 autosnelweg	E17/N60 Aanpassing toegangscomplex De Pinte	Ab	0	0	0	35
ANTW	A14	E17-A14 autosnelweg	Aanpassing complex R1-E17 : aanleg van rechtse uitrit naar E34 (en LHT) i.p.v. huidige linkse uitrit)	Ab	0	0	0	0
VLBR	E411	E411 Brussel Namen Aarlen Luxemburg	Herstellen spoorvorming en vernieuwen slijtlaag (2e fase)	Vs	0	0	0	30
VLBR	E411	E411 Brussel Namen Aarlen Luxemburg	Bruggen B4 -B10 B11 te Overijse Vernieuwen waterdichting	Vb	0	0	15	0
VLBR	E411	E411 Brussel Namen Aarlen Luxemburg	Kleinere herstelling van bruggen in of over de A4	Vb	0	0	0	20
LIMB	A2	A2 : Heerlen Genk Leuven (Bertem-E40)	Nieuwe slijtlagen (spoorvorming)	Vw	40	15	15	15
VLBR	A2	A2 : Heerlen Genk Leuven (Bertem-E40)	Halen Bekkevoort. Vernieuwen rijwegverhardingen	Vw	0	25	0	25
VLBR	A8	A8 : Brussel Doornik Rijsel	Brug OA9 Lembeek Herstelling Zuidelijke omlegging Halle:	Vb	0	8	0	0
VLBR	A8	A8 : Brussel Doornik Rijsel	Vernieuwen van de slijtlaag en wegwerken spoorvorming (geluidswerende asfalt) en aanleg middenberm met New Jersey stootbanden	Vv	0	75	0	0
VLBR	A8	A8 : Brussel Doornik Rijsel	Bijkomende oprit t.h.v. Ratteput	Ab	0	30	0	0
WEST	A17	A17 : Kortrijk Brugge	Structureel onderhoud	Vw	45	0	0	125
WEST	R8	Kortrijk	R8 Kortrijk aanleg slijtlaag	Vw	45	0	0	50
WEST	A19	A19 : Kortrijk Veurne	Herstellen bruggen B59ter B1 05 06	Vb	0	0	20	20
WEST	A19	A19 : Kortrijk Veurne	Vak Kortrijk Ieper structureel onderhoud	Vw	0	25	0	50
WEST	N58	N58 : Komen A19 met inbegrip omleiding Menen en ontsluiting industrieterrein		Nb	250	150	0	0
ANTW	N19	N19 (Noord-Zuid verbinding Antwerpen) : Turnhout (E34) Geel (E313) Aarschot (A2)	Kunstwerken N123 R14 Ring van Geel	Ab	0	65	0	0
ANTW	N19	N19 (Noord-Zuid verbinding Antwerpen) : Turnhout (E34) Geel (E313) Aarschot (A2)	Tunnel t.h.v. de Hoge Mouw en wegverharding N123-R14 (ring om Kasterlee)	Ab	0	330	0	0
ANTW	N19	N19 (Noord-Zuid verbinding Antwerpen) : Turnhout (E34) Geel (E313) Aarschot (A2)	Wegverharding N123-R14	Ab	0	0	120	0
ANTW	N19	N19 (Noord-Zuid verbinding Antwerpen) : Turnhout (E34) Geel (E313) Aarschot (A2)	Omleiding Herselt	Ab	0	0	0	65
ANTW	N19	N19 (Noord-Zuid verbinding Antwerpen) : Turnhout (E34) Geel (E313) Aarschot (A2)	Rechttrekking bocht Zammel	Ab	0	0	0	25
ANTW	N19	N19 (Noord-Zuid verbinding Antwerpen) : Turnhout (E34) Geel (E313) Aarschot (A2)	Heraanleg wegverharding Westerlo- Aarschot 2e fase: Herselt-Aarschot	Vw	0	0	0	0
ANTW	N19	N19 (Noord-Zuid verbinding Antwerpen) : Turnhout (E34) Geel (E313) Aarschot (A2)	Heraanleg wegverharding Westerlo- Aarschot 3e fase: Herselt-Westerlo	Vw	0	0	30	0
ANTW	N16	N16 : Breendonk Temse Sint-Niklaas	N16 Bornem Heraanleg kruispunten Hingenesteenweg, Roddam, Vitsdam	Vk	60	40	0	0
OOST	N16	N16 : Breendonk Temse Sint-Niklaas	Vak Temse St. Niklaas: structureel onderhoud	Vw	0	40	40	0
OOST	N16	N16 : Breendonk Temse Sint-Niklaas	Vak Breendonk Temse : structureel onderhoud	Vw	60	50	40	120

<i>PRO-VINCIE</i>	<i>Weg</i>	<i>Locatie</i>	<i>omschrijving</i>	<i>rubriek</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>na 1998</i>
LIMB	N74	N74 : Noord-Zuidverbinding in Limburg	Vak verkeerswisselaar N74/E314 fase 2 en omlegging Zonhoven	Ab	0	0	0	265
LIMB	N74	N74 : Noord-Zuidverbinding in Limburg	c) Sluitstuk tussen omlegging Hechtel-Eksel en omlegging Houthalen-Hechteren	Ab	0	0	0	300
LIMB	N74	N74 : Noord-Zuidverbinding in Limburg	Omlegging Hechtel Eksel: Opritten brug B11bis en herinrichting N747 te Eksel	Ab	50	0	0	0
LIMB	N74	N74 : Noord-Zuidverbinding in Limburg	Omlegging Hechtel-Eksel: Complex en herinrichting N73 te Hechtel	Ab	60	0	0	0
LIMB	N74	N74 : Noord-Zuidverbinding in Limburg	Omlegging Houthalen-Hechteren: MER-studie	Ab	0	0	0	0
OVERIGE BOVENREGIONALE PROJECTEN				TOTAAL	875	1.218	550	3.430

PRO- VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubr iek	1996	1997	1998	na 1998
ONTSLUITING EN VERBINDING								
PROVINCIE ANTWERPEN								
ANTW	R6	Mechelen	R6 : Mechelen Afwerking ring Mechelen. veiligheidsmaatregelen huidige kruispunten met Antwerpse en Lierse steenweg.	Ar	40	0	0	
ANTW	R6	Mechelen	R6 : Mechelen Afwerking ring Mechelen. Grondwerken + kunstwerken + verhardingen.	Ar	0	160	120	
ANTW	N171	Niel	N171 : Ontsluiting Industriezone Krekelenberg Niel (in combinatie met Aquaflin)	Nr	45	0	0	
ANTW	E19	Mechelen	E19 : Mechelen Ontsluiting Industrieterrein Mechelen-Noord Blarenberglaan: 2e fase: verhardingen	Ar	0	0	0	
ANTW	N109	Mechelen	N109 : Rechttrekking bocht Leuvense Vaart + aanpassing bocht 'Paard te Mechelen	Ar	15	0	0	
ANTW	N133/N153	Brecht	N133/N153 : Omlegging Brecht	Nr	0	0	0	
ANTW	N14	Zoersel	N14 : Omlegging Zoersel	Nr	0	0	0	
ANTW	R14	Geel	R14 : Afwerking ring Geel Voetgangerstunnel en kruispunt met N71 Ronde	Ar	0	0	0	
ANTW	N101	Mechelen	Aansluiting industrieterrein en aanleg ronde	Ar	0	0	0	
ANTW	N12	Wijnegem	N12 : Omleiding Wijnegem 3 rotondes	Ar	0	0	0	
ONTSLUITING EN VERBINDING OP REGIONAAL NIVEAU			TOTAAL ANTWERPEN		60	160	120	

PRO-VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubriek	1996	1997	1998	na 1998
PROVINCIE LIMBURG								
LIMB	N73	Ham	N73 : Ham Vak A13 Wassemen (Oostham): MER	Ar	0	0	0	
LIMB	N73	Ham	N73 : Ham Vak A13 Wassemen (Oostham): werken	Ar	0	0	0	
LIMB	N71	Neerpelt	N71 : noordelijke omleiding Neerpelt fase 1 kunstwerken fase 2 grondwerken en verhardingen	Ar	0	0	0	
LIMB	N79	Tongeren	N79 : Tongeren Z.O. omlegging	Nr	0	0	0	
LIMB	N702	Genk	N702 : Genk Henry Fordlaan: fase 1: vak Taunusweg Oosterring	Ar	0	125	0	
LIMB	R71	Hasselt	R71 : Hasselt ontsluiting Industriegebied Rode Heide, Salvatorstraat	Ar	0	0	0	120
LIMB	R71	Hasselt	R71 : Hasselt ontsluiting Grenslandhallen, Japanse tuin	Ar	0	0	120	
LIMB	N73	Tessenderlo	N73 : Tessenderlo vak A13 Tessenderlo fase 1 kunstwerken	Nr	0	0	0	
ONTSLUITING EN VERBINDING OP REGIONAAL NIVEAU			TOTAAL LIMBURG		0	125	120	

PRO-VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubriek	1996	1997	1998	na 1998
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN								
OOST	N60	Ronse	Omleiding Ronse: 1e fase	Nr	120	0	0	
OOST	N60	Ronse	Omleiding Ronse: 2e fase	Nr	0	70	0	
OOST	N60	Ronse	Omleiding Ronse: 3e fase	Nr	0	0	150	700
OOST	N41	Gijzegem	N41 : Omlegging te Gijzegem 2de fase	Ar	190	0	0	
OOST		Sint-Niklaas	Vak Tuinlaan R42 te Sint-Niklaas	Ar	0	0	0	
OOST	N41	Lebbeke	Brug over de Dender te Denderbelle (Lebbeke)	Ar	0	100	0	
OOST	N41	Dendermonde	vak 47-N406 (omlegging Dendermonde)	Ar	0	0	200	
OOST	N41	Temse	Modernisering vak Durmebrug E17 te Temse	Ar	0	0	0	
OOST	N42	Sint-Lievens-Esse	N42 : Rechttrekking te Sint-Lievens-Esse	Ar	0	115	0	
OOST	R43	Eeklo	Vak N9/N49 1e fase : brug verkeerswisselaar N49	Ar	0	0	0	
OOST	R43	Eeklo	Vak N9/N49 2de fase : wegenwerken	Ar	0	0	0	
OOST	R43	Eeklo	Vak Nieuwendorpe N499	Ar	0	0	0	
ONTSLUITING EN VERBINDING OP REGIONAAL NIVEAU			TOTAAL OOST-VLAANDEREN		310	285	350	

PRO- VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubr iek	1996	1997	1998	na 1998
PROVINCIE VLAAMS-BRABANT								
VLBR	N208	Liedekerke	N208 : Liedekerke Bouwen pompstations	Ar	45	0	0	
VLBR	N47	Opwijk	N47 : Opwijk Modernisering vanaf N411 tot grens met Oost-Vlaanderen	Ar	0	0	0	
VLBR	N227	Steenokkerzeel	N227 : Steenokkerzeel Omleiding (co- financiering met RLW)	Nr	0	0	0	
VLBR	R25	Aarschot	R25 : Ring om Aarschot - vak N10- N19	Nr	90	0	0	
VLBR	N21	Kamphenhout	N21 : Viaduct Kamphenhout-Sas: verbreding brug + 2 rotondes	Nr	0	90	90	
VLBR		Asse	Ontsluiting industrieterrein Mollem	Nr	0	0	0	
VLBR			Ontsluiting Kol. Begaultlaan via A2 pro memorie	Nr	0	0	0	
VLBR			Tunnel te Leuven	M	0	250	0	
VLBR		Vilvoorde	Cargovil Interne ontsluiting wegenis (werken t.l.v. projectontwikkelaar)	Ar	0	0	0	
VLBR	N8		N8 : Brussel Ninove Vak Spanuit- Eizeringe	Ar	0	0	0	
ONTSLUITING EN VERBINDING OP REGIONAAL NIVEAU			TOTAAL VLAAMS-BRABANT		135	340	90	

PRO- VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubr lek	1996	1997	1998	na 1998
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN								
WEST	N382	Wielsbeke	Bouwen van brug over de Schoendalestraat + grondwerken + fundering en onderlagen tussen de N43 en de Stationsstraat	Ar	145	0	0	
WEST	N382	Wielsbeke	Definitieve slijtlaag op voorgaand vak + volledige wegeniswerken tot de Ridder de Ghellinckstraat	Ar	0	80	0	
WEST	N36	Harelbeke	N36 : Harelbeke en Kuurne vak N50 Bavikhovestraat	Ar	0	120	0	
WEST	N36	Harelbeke	N36 : Harelbeke vak N43- Bavikhovestraat : tweede rijbaan	Ar	0	0	45	
WEST	R34	Torhout	R34 : Torhout	Ar	0	0	120	
WEST	R32	Roeselare	R32 : Omleiding Roeselare, 2de en 3de fase	Ar	95	0	0	200
WEST	R35	Waregem	R35 : Omleiding Waregem tussen de Oude Vijvestraat en de Zulseweg	Ar	0	45	0	
WEST		Kortrijk	Westelijke ring Kortrijk Onteigeningen	Nr	0	0	0	
WEST		Kortrijk	Westelijke ring Kortrijk Wegenis	Nr	0	0	0	
ONTSLUITING EN VERBINDING OP REGIONAAL NIVEAU								
TOTAAL WEST-VLAANDEREN					240	245	165	

PRO- VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubr iek	1996	1997	1998	na 1998
FIETSVORZIENINGEN								
PROVINCIE ANTWERPEN								
ANTW	N1	Kontich-Edegem-Mortsel	Fietspaden + heraanleg kruispunten - 1e fase	F	0			
ANTW	N1	Kontich-Edegem-Mortsel	Fietspaden + heraanleg kruispunten - 2e fase	F	50			
ANTW	R11	Mortsel Wommelgem	Fietspaden + heraanleg kruispunten	F	0	50		
ANTW	N1	Rumst	fietspaden 1e en 2e fase	F	25	25		
ANTW	N14	Minderhout Meerle	4e fase Meerle Nederlandse grens	F		20		
ANTW	R11	Wommelgem	R11 : Fietserstunnels t.h.v. rondpunt Wommelgem	F	0			
ANTW	N115	St. Job Brecht	onteigeningen in 1996	F	0			
ANTW	N115	St. Job Brecht	uitvoering 1ste fase	F	0			
ANTW	N18	Mol	Vak Mol N71	F	0			
ANTW	N117	Brasschaat-Essen	(5K 25K) : Fietspaden: onteigeningen in 1996	F	0			
ANTW	N10	Berlaar	N10 : Lier Aarschot Berlaar : Fietspaden N15 - Lostraat	F	0			
ANTW	N10	Berlaar	N10 : Lier Aarschot Berlaar : Lostraat-grens Brabant	F	0			
ANTW	N10	Berlaar	N10 : Lier Aarschot Berlaar-N15	F	0			
ANTW	N146		Minderhout-Meer	F	0	25		
ANTW	N227	Mechelen-Hofstade	fietspaden	F	0			
ANTW	N118	Retie-Arendonk	fietspaden	F	0			
ANTW	N144	Hoogstraten Wuustwezel	onteigeningen in 1995 en 1996	F	0			
ANTW	N141	Vorst-Veerle	Aanleg fietspaden (in combinatie met Aquafin + riolering gemeente)	F	26			
ANTW	N26	Mechelen-Muizen	Fietsers- en voetgangerstunnel t.h.v. Planckendaal + fietspaden	F	30			
ANTW	B124		Turnhout-Merksplas	F	0			
ANTW	N12	Ravels Weelde	Fietspaden	F	0			
ANTW	N121	Schilde 's Gravenwezel kmpt. 9,5 6	onteigeningen in 1995 en 1996	F	0			
ANTW	N121	Schilde 's Gravenwezel kmpt. 9,5 6	uitvoering	F	0			
ANTW	N14	Oostmalle Rijkevorsel	onteigeningen in 1996	F	0			
ANTW	N13		Herentals-Grobbendonk	F	0			
ANTW	N140	Turnhout-Gierle	Continuïteit fietspaden	F	0			
ANTW	N1	Brasschaat Wuustwezel	N1 : Brasschaat Wuustwezel : Fietspaden	F	0			
ANTW	N1	Mechelen	N1 : Mechelen kmpt. 16,7 17,9	F	0			
ANTW	N26	Mechelen	N26 : Mechelen-Muizen kmpt. 16,7 19	F	0			
ANTW	N124	Hoogstraten	Wortel aanleg fietsen	F	7			
ANTW	N122	Essen	Essen aanleg fietspaden	F	5			
ANTW	N110		Mol-Meerhout	F	0			
ANTW	N124	Merksplas	N124 : Wortel Merksplas	F	0			
ANTW	N71		Geel-Mol	F	0			
ANTW	N144	Hoogstraten Wuustwezel	uitvoering	F	0			
ANTW	N126	Laakdal	N126 : Geel-Tessenderlo te Laakdal	F	45			
ANTW	N14	Oostmalle Rijkevorsel	1ste fase : uitvoering	F	0			
FIETSVORZIENINGEN			TOTAAL ANTWERPEN		188			

PRO- VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubr iek	1996	1997	1998	na 1998
PROVINCIE LIMBURG								
LIMB	N730	Zutendaal	N730 : Zutendaal Molenbeekstraat	F	0			
LIMB	N79	Tongeren	N79 : Tongeren : vak Tongeren- Borgloon : St. Truider steenweg	F	0			
LIMB	N725	Tessenderlo	N725 : Tessenderlo Neerstraat	F	0	30		
LIMB	N79	Sint-Truiden	N79 : Sint-Truiden : vak Sint-Truiden Borgloon : Tongersesteenweg	F	0			
LIMB	N730	Opglabbeek	N730 : Opglabbeek vak Opglabbeek As : Weg naar As	F	0	20		
LIMB	N719	Meeuwen-Gruitrode	N719 : Meeuwen Gruitrode : vak Helchteren Meeuwen weg naar Helchteren - 2e deel te Meeuwen	F	20			
LIMB	N730	Meeuwen-Gruitrode	N730 : Meeuwen Gruitrode : vak Gruitrode Bree : wag naar Bree	F	0			
LIMB	N763	Maasmechelen	N763 : Maasmechelen : vak Ringlaan Oude baan J. Smeetslaan	F	0			
LIMB	N762	Maaseik	N762 : Maaseik : vak Maaseik Kinrooi : Weertersteenweg	F	0	20		
LIMB	N773	Maaseik	N773 : Maaseik : vak Maaseik Neeroeteren : Diestersteenweg	F	0	15		
LIMB	N717	Lummen	N717 : Lummen : vak Lummen Beringen	F	0			
LIMB	N762	Kinrooi	N762 : Kinrooi : vak Kinrooi Maaseik Weertersteenweg	F	20			
LIMB	N726	Houthalen-Helchteren	N726 : Houthalen, Helchteren : Toeristenweg : vak E413 Weg naar Zwartberg	F	0			
LIMB	N702	Hasselt	N702 : Hasselt : Onderdoorgang fietsers : kruispunt Grenslandhallen Provinciehuis	F	10			
LIMB	N739	Hasselt	N739 : Hasselt : vak Stevoort Kuringen : Stevoortse Kiezel	F	0	70		
LIMB	N725	Hasselt	N725 : Hasselt : vak Kermt Lummen : Lummense Kiezel	F	0	10		
LIMB	N71	Hamont-Achel	N71 : Hamont Achel : vak Hamont- Achel : Bosstraat	F	0			
LIMB	N141	Ham	N141 : Ham : vak Ham Tessenderlo	F	0			
LIMB	N726	Genk	N726 : Genk : Toeristenweg vak Boekrakelaan en Wagemanskeel	F	0			
LIMB	N730	Bree	N730 : Bree : vak Bree	F	20			
LIMB	N784	Borgloon	N784 : Borgloon : vak Heers-Borgloon Neremstraat	F	60			
LIMB	N79	Borgloon	N79 : Borgloon : vak Borgloon Tongeren : Tongersesteenweg	F	0			
LIMB	N747	Bochoit	N747 : Bochoit : vak Kaulille Lozen Fabriekstraat	F	0			
LIMB	N29	Beringen	N29 : Beringen (Paal) grens Brabant : Diestersteenweg	F	25			
LIMB	N717	Beringen	N717 : Beringen : vak Lummen Beringen : Lummenseweg	F	0			
LIMB	N730	As	N730 : As : vak As Opglabbeek : Breeerweg	F	0			
FIETSVOORZIENINGEN					155			
TOTAAL LIMBURG								

<i>PRO- VINCIE</i>	<i>Weg</i>	<i>Locatie</i>	<i>omschrijving</i>	<i>rubr iek</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>na 1998</i>
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN								
OOST	N455		Vak Eeklo-St. Laureins	F	40			
OOST	N255		Fietspad Denderwindeke-Meerbeke	F	25			
OOST	N437		Aanleg vrijliggende fietspaden te St. Martens-Latem en Nazareth	F	20			
OOST	N449	Laarne	Aanleg fietspaden te Laarne	F	20			
OOST	N434		Vak Eeklo - Kerselaar (N456)	F	0			
OOST	N461		Drongen-Merendree	F	0			
OOST	N450	Melsele	Melsele: aanleg fietspaden met inbegrip van rijwegherstelling	F	0			
OOST	N459	Kruishoutem	Aanleg fietspaden te Kruishoutem	F	0			
OOST	N493	Parike	Aanleg 2e fietspad te Parike	F	0			
FIETSVoorzieningen			TOTAAL OOST-VLAANDEREN		105			

PRO-VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubriek	1996	1997	1998	na 1998
PROVINCIE VLAAMS-BRABANT								
VLBR	N10	Aarschot	N10 : Diestsesteenweg te Aarschot Aanleg van vrijliggende fietspaden en wegmodernisering	F	40			
VLBR	N2	Kortenberg	N2 : Brussel Leuven te Kortenberg Aanleg van fietspaden met aanpassing kruispunt met de Zavelstraat	F	25			
VLBR	N255/N269	Herne	N255/N269 : Edingen Ninove te Herne Aanleg fietspaden (gecombineerd met werken Aquafin)	F	30			
VLBR	N21	Haacht	N21 : Kampenhout Haacht vak N26 (Kampenhout-Sas) centrum Haacht	F	0			25
VLBR	N227	Steenokkerzeel	N227 : Steenokkerzeel Vrijliggende fietspaden en modernisering tussen N21 en Nieuwstraat	F	0			
VLBR	R26a	Diest	R26a Diest : Vak Schoonaarde Schaffense Poort Aanleg fietspad (cofinanciering stad + NMBS)	F	0	10		
VLBR	N6	St. Pieters-Leeuw	N6 : Brussel Bergen Aanleg fietspaden tussen Pijnbroekstraat en Alsebergsesteenweg	F	33			
VLBR	N253	Overijse	N253 : Overijse Dreef Aanleg van fietspaden	F	0			
VLBR	N227	Elewijt	N227 : Vrijliggende fietspaden tussen centrum Elewijt en centrum Perk	F	0			
VLBR	N1	Eppegem	N1 : Vrijliggende fietspaden tussen centrum Eppegem en station Eppegem	F	0			
VLBR	N212	Zichem Scherpenheuvel	Aanleg van fietspaden en buitengewone herstelling van de weg	F	0			
VLBR	N278	Machelen	N278 : Machelen (Peutie) aanleg van vrijliggende fietspaden en wegmodernisering	F	0			
VLBR	N4b	Overijse	N4b : Overijse (Nijvelse baan) Overlaging m.i.v. fietspaden	F	0			
VLBR	N253	Huldenberg	N253 : Huldenberg Alternatief fietspad langs de IJse	F	0			
VLBR	N272	Galmaarden	N272 : Pepingen Galmaarden te Galmaarden (Vollezele)	F	0			
VLBR	N21	Rotselaar	N21 : Haacht Werchter (Rotselaar) kmpt. 24,5 tot 28,5	F	0			
VLBR	N3	Tervuren	N3 : Tervuren Modernisering met aanleg fietspaden	F	0			
VLBR	N10		N10 : Vak Aarschot Scherpenheuvel : Vrijliggend fietspad (aan rechterzijde)	F	0			
VLBR	N26	Kampenhout	N26 : Kampenhout Boortmeerbeek. Tussen Beringenstraat en Kampenhout Sas	F	0			
VLBR	N2	Zaventem	N2 : Zaventem : Tussen R22 en N227	F	0			
VLBR	N1	Zemst	N1 : Vrijliggende fietspaden tussen centrum Zemst en centrum Eppegem	F	0			
FIETSVOORZIENINGEN			TOTAAL VLAAMS-BRABANT		128			

PRO- VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubr lek	1996	1997	1998	na 1998
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN								
WEST	N357		N357 te Izegem en Ingelmunster. Vernieuwen fietspad	F	40			
WEST	N368		N368 : Oudenburg Westkerke Eernegem 2de fase (eindfase)	F	30			
WEST	N8	Avelgem	N8 : Avelgem	F	30			
WEST	N367	Gistel	N367 : Gistel St. Pieterskapelle (eindfase)	F	20			
WEST	N36		N36 : Zarren Staden 2de fase, vak Essen-Staden (weg + fietspaden)	F	0			
WEST	N367	Nieuwpoort	N367 : Nieuwpoort Sint-Joris (weg + fietspaden)	F	0			
WEST	N327	Wingene	N327 : Wingene Tielt, 1ste en 2de fase (eindfase)	F	0			
WEST	N333	Poperinge	N333 : Poperinge Elverdinge, 2de, 3de fase (eindfase)	F	0			
WEST	R30		R30 : Sint-Pieterskaai	F	0			
FIETSVOORZIENINGEN			TOTAAL WEST-VLAANDEREN		120			

PRO- VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubr iek	1996	1997	1998	na 1998
VERKEERSLEEFBAARHEID								
PROVINCIE ANTWERPEN								
ANTW	N129	Antwerpen	Herinrichten Groenendaallaan (combinatie met De Lijn)	M	65			
ANTW	N116	Wommelgem	Heraanleg van grens Ranst tot R11 2 x 1 rijstrook + middenberm + fietspaden (2e fase)	D	50			
ANTW	N116	Wommelgem	Heraanleg van grens Ranst tot R11 2 x 1 rijstrook + middenberm + fietspaden (3e fase)	D	0	80		
ANTW	N12	Antwerpen	Oost-west as Gemeentestraat Carnotstraat Turnhoutsebaan (combinatie met de stad en De Lijn)	M	80			
ANTW	N19	Herselt	N19 : Herselt	D	0			
ANTW	N118	Arendonk	N118 : Arendonk	D	0			
ANTW	N10	Lier	N10 : Lier Heraanleg doortocht en kruispunten Eeuwfeestlaan Zuid Australiëlei Pannenhuislaan	D	0			
ANTW	N1	Mechelen	Walem	D	30			
ANTW	N1	Antwerpen	(Merksem) Bredabaan : Vrije trambaan + herinrichting (in combinatie met De Lijn)	M	30			
ANTW	N132	Beerse	Beerse 3de fase	D	30			
ANTW			Bouwputten voor weeginstallaties	Bp	10			
ANTW			Functionele beplantingen	B	10			
ANTW	R10	Antwerpen	(Berchem) (in combinatie met De Lijn, NMBS, de stad)	M	0			
ANTW	N124	Merkspas	N124 : Merksplas	D	0			
ANTW	N1/N10	Mortsel	Heraanleg Stationsstraat	M	0			
ANTW	N12	Ravels	Antwerpsestraat (samen met De Lijn)	D	0			
ANTW	N1	Mechelen	N12 : Ravels	M	50			
ANTW	N12	Westmalle	Stationsomgeving	D	0			
ANTW	N117	Kalmthout	N12 : Westmalle	D	0			
ANTW	N14	Zandhoven	N117 : Achterbroek Kalmthout	D	0			
ANTW	N13	Kessel	N14 : Zandhoven	D	0			
ANTW	N1	Mortsel	N13 : Kessel	D	0			
ANTW	N123	Kasterlee	N1 : Mortsel Doortocht ten zuiden van N10-N1	D	0			
ANTW	N12	Schilde	N123 : Kasterlee	D	0			
ANTW	N1	Wuustwezel	N12 : Schilde	D	0			
ANTW	N11	Kapellen	N1 : Gooreind Wuustwezel	D	0			
ANTW	N115	Sint-Lenaerts	N11 : Kapellen	D	0			
ANTW	N115	Sint-Job	N115 : Sint-Lenaerts	D	0			
ANTW	N1	Brasschaat	N115 : Sint-Job in 't Goor	D	0			
ANTW			N1 : Brasschaat Maria-ter-Heide (Zegeplein)	D	7			
ANTW			Aanleg autobushaltes langs gewestwegen	M	5			
ANTW	N148	Antwerpen	N148 : Antwerpen Hoboken Zwaantjes Schoonselhof St. Bernardsesteenweg	D	0			
ANTW	N1/N113	Antwerpen	N1/N113 : Antwerpen Heraanleg Leien 1ste en 2de fase Brederodestraat	D	0			
ANTW	N111	Kalmthout	Maria-Theresialei	D	0			
ANTW	N122	Wildert-Essen	Kalmthout	D	0			
ANTW	N131	Rijkevorsel	Wildert-Essen	D	0			
ANTW	N153	Lille	Rijkevorsel	D	0			
ANTW			Lille	D	0			
ANTW			Aanbrengen van open asfalt op toegangsautosnelwegen tot Ring Antwerpen en andere wegvakken	G	0			
ANTW	N18	Balen	N18 : Balen	D	0			
ANTW			Carpooling	Bp	0			

<i>PRO- VINCIE</i>	<i>Weg</i>	<i>Locatie</i>	<i>omschrijving</i>	<i>rubr iek</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>na 1998</i>
ANTW	N116		Heraanleg N116/R11 grens Ranst 3de fase R11 J. Reussenslei	D	0			
ANTW	N114	Hoevenen	N114 Hoevenen	D	0	?		
VERKEERSLEEFBAARHEID			TOTAAL ANTWERPEN		367			

PRO- VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubr iek	1996	1997	1998	na 1998
PROVINCIE LIMBURG								
LIMB	N789	Gingelom	N789 : Gingelom : Doortocht Jeuk	D	50			
LIMB	N80	Hasselt	N80 : St. Truidersteenweg Hasselt	D	50			
LIMB	N20	Hasselt	Luikersteenweg tussen Kleine Ring en R71	D	50			
LIMB	N3	Sint-Truiden	N3 : Sint-Truiden : Markt 2e fase	D	40			
LIMB	N2	Diepenbeek	N2 : Diepenbeek : Doortocht Centrum	D	40			
LIMB	N715	Hechtel-Eksel	N715 : Hechtel Eksel : Doortocht Hechtel Lommelse- en Hasseltsebaan	D	0			
LIMB	N746	Lommel	N746 : Lommel : Doortocht Kerkhoven	D	30			
LIMB	N758	Tongeren	N758 : Tongeren : Doortocht 's Herenelderen	D	20			
LIMB			Geluidswerende behandeling van de rijwegverharding in agglomeraties	G	15			
LIMB			Aanbrengen functionele beplantingen op allerlei wegvakken	B	15			
LIMB	N2	Hasselt	N2 : Koningin Astridlaan Hasselt	D	0			
LIMB	N75	Genk	N75 : Genk : Doortocht Europalaan	D	0			
LIMB	N78	Lanaken	N78 : Lanaken : Doortocht Veldwezelt	D	0			
LIMB	R72	Tongeren	R72 : Tongeren : Doortocht Ring	D	0			
LIMB			Carpooling Aanleg parkings t.h.v. complexen en A-wegen	Bp	5			
LIMB			Aanleg autobushaltes langs gewestwegen	Bp	15			
LIMB	N730	As	N730 : As : Doortocht Dorpsstraat A. Dumontlaan	D	0			
LIMB			Bouwputten voor weeginstallaties	Bp	15			
LIMB	N74	N74 : Noord-Zuidverbinding in Limburg	Doortocht Houthalen-Hechteren	D	0			
LIMB	R70	Hasselt	R70 : Hasselt : Doortocht Kleine Ring busbanenplan	M	45			
LIMB	N748	Hamont-Achel	N748 : Hamont Achel : Doortocht Dorpsstraat	D	0	40		
LIMB	N755	Gingelom	N755 : Gingelom : Doortocht Borlo	D	0			
LIMB	N78	Kinrooi	N78 : Doortocht Geistingen fase 2 met fietspaden	D	0			
LIMB	N54a	Borgloon	N754a : Borgloon : Doortocht Sittardstraat	D	0			
LIMB	N3	Sint-Truiden	N3 : Sint-Truiden : Doortocht Tiensestraat	D	0			
LIMB	N74	Hechtel-Eksel	N74 : Omliegging Hechtel-Eksel : aanbrengen van geluidsmilderende maatregelen	G	0			
LIMB	N771	Maaseik	N771 : Maaseik : Doortocht Opoeteren	D	0	25		
LIMB	N725	Lummen	N725 : Doortocht Meldert te Lummen	D	0			
LIMB	N77	Zutendaal	N77 : Zutendaal : 15-Augustusstraat	D	0			
LIMB	N76	Bocholt	N76 : Bocholt : Doortocht Lozen	D	0			
LIMB	N2d	Herk de Stad	N2d : Herk de Stad : Doortocht centrum (markt)	D	0			
VERKEERSLEEFBAARHEID					TOTAAL LIMBURG	390		

PRO- VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubr iek	1996	1997	1998	na 1998
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN								
OOST	N415	Scheldewindeke	N415 : Scheldewindeke 1ste en 2de fase	D	0	50		
OOST	N456	Sleidinge	N456 : Sleidinge	D	50			
OOST	N470	Zingem	Doortocht	D	50			
OOST	N470	Hamme	Damstraat	D	25			
OOST	N47	Dendermonde	N47 : Sint-Gillis-Dendermonde	D	45			
OOST	N47	Lebbeke	N47 : Lebbeke 1de fase	D	10			
OOST			Projecten later in te vullen	G	30			
OOST			Carpooling	Bp	20			
OOST	N9	Eeklo	N9 : Eeklo	D	20			
OOST			Functionele beplantingen	B	10			
OOST			Aanleg autobushaltes langs gewestwegen	Bp	5			
OOST			Bouwputten voor weeginstallaties	Bp	5			
OOST	N439	Asper	N439 : Asper	D	0			
OOST	N462		N462 : Massemen	D	0	40		
OOST	N934	Eeklo	N934 : Peperstraat te Eeklo	D	0			
OOST	N70	Beveren	N70 : Beveren	D	0			
OOST	N430	Gent	N430 : Nieuwe Wandeling te Gent	D	0			
OOST	N9	Kwatrecht	N9 : Kwatrecht	D	0			
OOST	N42	Overboelare	N42 : Overboelare	D	0			
OOST	N70	Sint-Amandsberg	N70 : Sint-Amandsberg	D	0			
OOST	N43	Zulte	N43 : Zulte	D	0			
OOST	N9	Melle	N9 : Melle	D	0			
OOST	N70	Zwijndrecht	N70 : Zwijndrecht	D	0			
OOST	N485		N485 : Vak tussen E17 en N70 Haasdonk-Beveren	D	0			
OOST	N48	Opbrakel	N48 : Modernisering te Opbrakel	D	0			
OOST	N35	Deinze	N35 : Deinze	D	0			
OOST	N411	Baardegem	N411 : Aalst-Opwijk te Baardegem	D	0			
OOST	N8	Lierde	N8 : Lierde	D	0			
OOST	N460		N460 : Doortocht Kerksken	D	0			
OOST	N8	Oudenaarde	N8 : Melden Oudenaarde	D	0			
OOST	N467	Overmere	N467 : Overmere (Donkmeer)	D	0			
OOST	N460	Aspelare	N460 : Doortocht Aspelare	D	0			
OOST	N8		N8 : Ophasselt	D	0			
VERKEERSLEEFBAARHEID					270			
TOTAAL OOST-VLAANDEREN								

PRO- VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubr iek	1996	1997	1998	na 1998
PROVINCIE VLAAMS-BRABANT								
VLBR	N3	Leuven	N3 : Leuven : Doortocht vak Tiense Poort Nieuwstraat	D	80			
VLBR	N227	Hofstade	N227 : Hofstade (Zemst)	D	50			
VLBR	R0-E19	Machelen	RO-E19 : Machelen : sanering + uitbreiding geluidsschermen	G	35			
VLBR	N262	Zaventem	N262 : Zaventem Vilvoordelaan Modernisering	D	0			
VLBR			Behandeling betonnen wegdekken	G	15			
VLBR			Carpooling N277-A12: Meise: aanleg parking	Bp	15			
VLBR	N21	Steenokkerzeel	N21 : Steenokkerzeel : geluidswerende behandeling wegdek	G	10			
VLBR	N2	Assent	Carpooling N2: Assent	Bp	10			
VLBR			Carpooling N223-A2: uitbreiding carpooling	Bp	10			
VLBR			Bouwputten voor weeginstallaties	Bp	5			
VLBR			Aanleg autobushaltes langs gewestwegen	Bp	5			
VLBR			Carpooling: N281: kruispunt met N203a (Nijvelsesteenweg)	Bp	2			
VLBR	N1	Vilvoorde	N1 : Vilvoorde : Doortocht Nowélei Hendrik I lei	D	0			
VLBR			Projecten nog nader te bepalen	G	0			
VLBR	N2-N3	Machelen	Carpooling: N2-N3: Machelen - P&R	Bp	0			
VLBR			Projecten nog nader te bepalen	B	0			
VLBR			Carpooling N276-A12: Meise - uitbreiding carpooling	Bp	0			
VLBR	N211-A1	Machelen	Carpooling: N211-A1: Machelen - P&R	Bp	0			
VLBR	N29	Tienen	Carpooling: N29: Tienen - aanleg carpooling op toegangsweg naar E40	Bp	0			
VLBR	N227	Meise	N227 : Meise Meiselaan	B	0			
VLBR	N202	Grimbergen	N202 : Grimbergen doortocht St. Annalaan 3e fase	D	0			
VLBR	N4	Overijse	N4 : Overijse : Doortocht Jezus-Eik	D	0			
VLBR	N211	Grimbergen	N211 : Grimbergen (kmpt. 7,6 tot 8,4)	D	0			
VLBR	N1	Zemst	N1 : Eppegem (Zemst)	D	0			
VLBR	N28	Halle	N28 : Halle	D	0			
VLBR	N253	Leuven	N253 : Sint Jansbergsesteenweg te Leuven-Egenhove	D	0			
VLBR	N253	Bertem	N253 : Bertem (Korbeek-Dijle) Totale modernisering	D	0			
VLBR	N9	Asse	N9 : Asse : doortocht 2e fase	D	0			
VERKEERSLEEFBAARHEID					237			
TOTAAL VLAAMS-BRABANT								

PRO-VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubriek	1996	1997	1998	na 1998
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN								
WEST	N317	Bredene	N317 : Bredene	M	0	35		
WEST	N35	Koolskamp	N35 : Koolskamp (+gemeente)	D	35			
WEST	N8	Kortrijk	N8 : Kortrijk (Bissegem)	D	30			
WEST	N303	Wervik	N303 : Wervik Kruiseke	D	30			
WEST	N330	Oostduinkerke	N330 : Oostduinkerke (gemeente + aquafin) eindfase	D	30			
WEST	N8g/N35	Veurne	N8g/N35 : Doortocht Veurne (gemeente Veurne) 2de en 3de fase	D	25			
WEST	N9	Brugge	N9 : Brugge Langestraat	D	25			
WEST	N382	Anzegem	N 382 : Anzegem	D	20			
WEST			Projecten nog nader te bepalen	B	10			
WEST			Carpooling	Bp	10			
WEST	N34	De Panne	N34 : De Panne Kerkstraat (gemeente De Panne)	D	10			
WEST			Bouwputten voor weeginstallaties	Bp	5			
WEST			Aanleg autobushaltes langs gewestwegen	Bp	5			
WEST	N34	Nieuwpoort	N34 : Nieuwpoort (met gemeenten en Aquafin) 3de fase	D	0			
WEST	N336	Ieper	N336 : Ieper Rijselsestraat	D	0			
WEST	N308	Poperinge	N308 : Poperinge : Gasthuisstraat	D	0			
WEST	N31/N9	Brugge	N31/N9 : Brugge Blankenbergsesteenweg (Oostendsesteenweg)	D	0			
WEST	N34	Oostduinkerke	N34 : Oostduinkerke	D	0			
WEST	N50	Oostkamp	N50 : Oostkamp 2de en 3de fase	D	0			
WEST	N324	Oostende	N324 : Oostende Vindictivelaan	D	0			
WEST	N8	Geluwe	N8 : Geluwe eindfase	D	0			
WEST	N368	Aartrijke	N368 : Aartrijke	D	0			
WEST	N8	Alveringem	N8 : Alveringem (Hoogstade)	D	0			
WEST	A14	Kortrijk	A14 : Kortrijk Wijk Rodenberg	G	0			
WEST	N364	Beveren	N364 : Beveren 1ste en 2de fase	D	0			
WEST			Projecten nog nader te bepalen	G	0			
WEST	N50	Zwevezele	N50 : Zwevezele (Hille)	D	0			
WEST	N34	Heist	N34 : Heist d'Ursellaan	D	0			
WEST	N308	Poperinge	N308 : Poperinge : Doortocht Proven	D	0			
WEST	N305	Meulebeke	N305 : Meulebeke	D	0			
WEST	N34	Westende	N34 : Middelkerke (Westende) gemeente	M	40			
WEST	N327	Wingene	N327 : Wingene 1ste en 2de fase	D	0			
VERKEERSLEEFBAARHEID					TOTAAL WEST-VLAANDEREN	275		

PRO- VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubr iek	1996	1997	1998	na 1998
VEILIGHEIDSWERKEN								
PROVINCIE ANTWERPEN								
ANTW	N117		N117 Brasschaat Essen : structureel onderhoud 2e fase	Vw	60			
ANTW	N123	Retie-Postel	structureel onderhoud	Vw	30			
ANTW	R12/N15a	Mechelen	heraanleg kruispunt Nekkerspoel	Vk	30			
ANTW	N121		N121 : Brasschaat Schilde : Structureel onderhoud (2e fase)	Vw	35			
ANTW	N173		N173 : Prins Boudewijnlaan Vak R11-Kontich : heraanleg rijwegverharding + fietspaden (gecombineerde werken met gemeente): 1e fase	Vw	40			
ANTW		Boom-Rumst	s Heerenbaan structureel onderhoud	Vw	9			
ANTW			Vervangen van defecte, vetuste en onaangepaste veiligheidsinrichtingen	Vv	35			
ANTW	N14	Ranst-Emblem	N14 : Ranst Emblem : Liersesteenweg : Structureel onderhoud (in combinatie met Aquafin)	Vw	30			
ANTW	N14	Oostmalle	N14 : Oostmalle Rijkeworsel	Vw	0	30		
ANTW	N14	Zoersel	N14 Zoersel Maille.oost : structureel onderhoud Rodendijk te Zoersel	Vw	30			
ANTW	R10	Antwerpen	R10 : Antwerpen : Aanpassing Silvertoplaan Singel	Vk	0			
ANTW			Diverse kleine herstellingen en structureel onderhoud	Vw	25			
ANTW			Allerlei ingrepen van beperkte omvang met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid	Vk	35			
ANTW			Algemene herstellingswerken aan kunstwerken (beperkte omvang)	Vb	20			
ANTW			Aanpassing en vernieuwing signalisatie	Vw	20			
ANTW	N13	Grobbendonk	N13 : Grobbendonk : structureel onderhoud	Vw	20			
ANTW	N174	Laakdal	N174 : Laakdal : Herinrichting diverse kruispunten : Industrieweg e.a.	Vk	15			
ANTW	N14	Hoogstraten	N14 : Herinrichting van kruispunten te Hoogstraten	Vk	15			
ANTW			Vervangen voegen van allerlei kunstwerken	Vb	10			
ANTW	N153	Herentals	N153 : Herentals : kruispunt Spaans Hof	Vk	0			
ANTW	A12	Boom	Stabilisatie taluds en drainering Rupeltunnel	Vk	20			
ANTW	N10/N15	Heist-op-den-Berg	N10/N15 : Heist-op-den-Berg : Herinrichting kruispunt door aanleg van rotonde	Vk	15			
ANTW	R11		R11 : Heraanleg tussen A12 en N184	Vw	0			
ANTW	N173		N173 : Prins Boudewijnlaan Vak R11-Kontich : heraanleg rijwegverharding + fietspaden (gecombineerde werken met gemeente): 2e fase	Vw	0			
ANTW	N129/N130	Antwerpen	N129/N130 : District Deurne : Structureel onderhoud	Vw	0			
ANTW	N117	Kalmthout	N117 : Kalmthout : Heraanleg Heikant-Kruisstraat	Vk	0			
ANTW	N10	Boechout	N10 : Boechout : Kruispunt Borsbeeksesteenweg en Lispersteenweg	Vk	0			

PRO-VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubriek	1996	1997	1998	na 1998
ANTW	N71	Mol	N71 : Mol : Heraanleg Toemaathoek	Vk	0			
ANTW	N1		N1 : Brasschaat Wuustwezel : Toplaag	Vw	0			
ANTW	N1	Mechelen	N1 : Mechelen : Heraanleg	Vw	0			
ANTW	N1	Brasschaat	N1 : Brasschaat : Kruispunt kmpt. 53,90 : Aanpassing	Vk	0			
ANTW	N126/N141	Geel	N126/N141 Geel	Vk	0			
ANTW			Maatregelen ter bestrijding alkali-silica reactie en carbonatie o.a. brug N1 Noorderlaan Antwerpen	Vb	0			
ANTW	N15	Bonheiden	N15 : Mechelsesteenweg Bonheiden (rotonde)	Vk	0			
ANTW	N1	Antwerpen	N1 : Antwerpen Kruispunt met N173 : Herinrichting	Vk	0			
ANTW	N179		N179 : Zoersel Malle West : Heraanleg	Vw	0			
ANTW	N111	Stabroek	N111 : Stabroek : Structureel onderhoud	Vw	0			
ANTW	N1/N129	Antwerpen	N1/N129 : Antwerpen : Herinrichten kruispunten Noorderlaan-IJzerlaan, Noorderlaan-Groenendaallaan (in combinatie met De Lijn)	Vk	0			
ANTW			Veilige schoolomgeving	Vk	0			
ANTW	N186	Antwerpen	N186 : Antwerpen : Kruispunt met Huysmanslaan	Vk	0			
VEILIGHEIDSMATREGELEN			TOTAAL ANTWERPEN		494			

PRO- VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubr iek	1996	1997	1998	na 1998
PROVINCIE LIMBURG								
LIMB	N3		N3 : Sint-Truiden Luik (met fietspaden) te Sint-Truiden en Heers	Vw	100			
LIMB			Wegwerken spoorvorming - nieuwe slijtlagen (later nominatief op te geven)	Vs	40			
LIMB	N76	Genk	N76 : Genk Rotonde en fietspaden. Domein van Bokrijk.	Vk	30			
LIMB	N725	Tessenderlo	N725 : Tessenderlo : rotonde industrieweg	Vk	30			
LIMB			Algemene herstellingswerken aan kunstwerken (beperkte omvang en schilderwerken)	Vb	17			
LIMB	N75		Waterstraat	Vk	30			
LIMB			Aanleg van rotondes (later nominatief op te geven)	Vk	25			
LIMB	N2	Bilzen	N2 : Bilzen : Rotonde Hospitaalstraat-Hasseltse Poort en Sint Lambertuslaan	Vk	25			
LIMB	N76/N76h/N7	Bree	N76/N76h/N731 : Bree Rotonde Hamonterweg Bochoiterkiezel	Vk	25			
LIMB	N2/N716/N75	Herk de Stad	N2/N716/N754 : Herk de Stad Kruispunt Centrumlus	Vk	25			
LIMB			Inbegrepen beperkte omvang met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid	Vk	25			
LIMB			Herinrichting kruispunten conflictvrije regeling (later nominatief op te geven)	Vk	20			
LIMB	N729	Hasselt	N729 : Hasselt : rotonde Stokrooierweg en St. Amandusstraat	Vk	0	20		
LIMB			A-, N: Leveren en plaatsen van veiligheidsstootbanden	Vv	20			
LIMB			Aanpassing en vernieuwing signalisatie	Vw	0	15		
LIMB	N729a	Hasselt	N729a herinrichting Kanaalstraat te Stokrooi (Hasselt)	Vw	15			
LIMB	N76	Opglabbeek	N76 : Opglabbeek rotonde weg naar Opglabbeek	Vk	15			
LIMB			Veilige schoolomgeving (later nominatief op te geven)	Vk	10			
LIMB			Herstellen cementbetonverhardingen (later nominatief op te geven)	Vw	5			
LIMB	N80	Hasselt	N80 : Hasselt : kruispunt vak R71 N722 (complex A13)	Vk	0			
LIMB	N653	Voeren	N653 Vak Moelingen-Visé te Voeren	Vw	0			
LIMB	N722		N722 : Alken Sint-Truiden (met fietspaden) te Alken en Sint-Truiden	Vw	0			
LIMB	N79		N79 : Tongeren Maastricht : herstellingswerken te Tongeren	Vw	0			
LIMB	N78	Dilsen-Stokkem	N78 : Dilsen Stokkem : kruispunt vak N75-N771	Vk	0			
LIMB	N75/N750	Genk	N75/N750 : Waterstraat Genk : herinrichting kruispunt	Vk	0			
LIMB	N72	Heusden-Zolder	N72 : Heusden Zolder : Kruispunt Kanaalweg Eversel kiezels Belikstraat	Vk	0			
LIMB	N2/N700	Bilzen	N2/N700 : Bilzen : rotonde	Vk	0			
LIMB	N730	Bilzen	N730 : Bilzen : Herinrichting vak t.h.v. complex A13	Vk	0			
LIMB	N777	Kortesseem	N777 : Kortesseem : Kruispunt Hereboomstraat en Opeindestraat	Vk	0			

PRO-VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubriek	1996	1997	1998	na 1998
LIMB	N73/N762/N7	Maaseik	N73/N762/N78b : Maaseik : kruispunt Bospoort	Vk	0			
LIMB	N78	Maasmechelen	N78 : Maasmechelen : Kruispunt complex E 314	Vk	0			
LIMB	N76/N760	Meeuwen Gruitrode	N76/N760 : Meeuwen Gruitrode : rotonde en fietspaden weg op Bree	Vk	0			
LIMB	N3/N80	Sint-Truiden	N3/N80 : Sint-Truiden : kruispunt complex N-O omleiding	Vk	0			
LIMB	N3/N3e	Sint-Truiden	N3/N3e : Sint-Truiden : kruispunt Staaen	Vk	0			
LIMB	N725/N141	Tessenderlo	N725/N141 : Tessenderlo : Kruispunt met fietspaden Neerstraat	Vk	0			
LIMB	N20	Tongeren	N20 : Tongeren : Kruispunt Wijkstraat en Overhaemlaan	Vk	0			
LIMB	N29	Beringen	N29 : Beringen : Vak t.h.v. complex A13 en Industrieweg	Vk	0			
LIMB	N73/N76	Bree	N73/N76 : Bree : Rotonde Peerderbaan Rode Kruislaan	Vk	0			
LIMB	N76/N76b	Diepenbeek	N76/N76b : Diepenbeek : Kruispunten onderdoorgang fietsers	Vk	0			
LIMB	N729	Heusden-Zolder	N729 : Heusden Zolder : Rotonde Galgeneinde St. Jobstraat	Vk	0			
LIMB	N73/N762/N7	Kinrooi	N73/N762/N757 : Kinrooi : rotonde	Vk	0			
LIMB	N73	Leopoldsburg	N73 : Leopoldsburg : Kruispunt vak Heppen Leopoldsburg	Vk	0			
LIMB	N71	Lommel	N71 : Lommel : Aanleg drie rotondes ringlaan	Vk	0			
LIMB	N701/N745	Bilzen	N701/N745 : Bilzen : Kruispunt Riemsterweg	Vk	0			
LIMB	N773	Maaseik	N773 : Maaseik : Kruispunt Bosmolen Stationslaan en Kempenweg	Vk	0			
VEILIGHEIDSMaatregelen			TOTAAL LIMBURG		457			

PRO-VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubriek	1996	1997	1998	na 1998
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN								
OOST		Gent	Brug Handelsdok	Vk	0	100		
OOST		Gent	Dampoort: rotonde	Vk	90			
OOST			Allerlei ingrepen van beperkte omvang en herstellen bruggen A.S.R. (later nominatief op te geven)	Vb	65			
OOST	N8		N8 : Vervangen en/of overlagen van beschadigde verhardingen	Vw	40			
OOST	N16	Temse	N16 : Kruispunt met Hoogkamerstraat te Temse	Vk	30			
OOST	N28	Ninove	a) N28 : herinrichting kruispunt "Den Doorn" te Ninove: rotonde	Vk	25			
OOST	N9	vak Gent-Maldegem	N9 : Herstellen van betonverharding	Vw	20			
OOST	N263	Viane	N263 : Beverstraat te Viane	Vw	20			
OOST			Allerlei ingrepen van beperkte omvang met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid	Vk	15			
OOST			Aanpassing en vernieuwing signalisatie	Vw	20			
OOST	N411		N411 : Plaatselijke aanpassing dwarsprofiel t.h.v. Waterkasteel en overlay op vak Meldert-Baardegem	Vw	15			
OOST	N9	Erembodegem	N9 Erembodegem	Vw	15			
OOST	N70	Beveren	N70 : Kruispunt met Kloosterstraat te Beveren	Vk	0	45		
OOST	N453	Wortegem-Petegem	N453 : Bochtverbetering te Wortegem-Petegem	Vk	12			
OOST	N43	Deinze	N43 : Herinrichting kruispunt met Molenstraat te Deinze	Vk	9			
OOST	R41	Aalst	R41 Siesegemlaan Aalst	Vw	40			
OOST	B60		N60 : Veiligheidsstootbanden	Vv	6			
OOST	N406	Dendermonde	N406 : Herinrichtingswerken te Dendermonde	Vk	0			
OOST	N48	Brakel	N48 : Structureel onderhoud te Brakel	Vw	0			
OOST	N9	vak Aalst-Gent	N9 : Herstellen van betonverharding	Vw	0			
OOST	N42	Zottegem	N42 : Herinrichting kruispunt "De Vos" te Zottegem	Vk	0			
OOST	N41		N41 Aalst-Dendermonde	Vw	0			
OOST	N42	Zottegem	N42 : Kruispunt met de Leenstraat te Zottegem	Vk	0			
OOST	N43	Deinze	N43 : Herstellingen te Deinze	Vw	0			
OOST	N43	Gent	N43 : Herinrichting vak tussen kruispunten "De Sterre" en "Drie Sleutels" te Gent	Vk	0			
OOST	N47	Lokeren	N47 : Herinrichting tussen kmpt. 23,5 en 24,5 te Lokeren	Vk	0			
OOST	N466	Drongen	b) N466 aansluiting E40 te Drongen: rotonde	Vk	0			
OOST	N60/N8	Oudenaarde	e) N60/N8 te Oudenaarde: rotonde	Vk	0			
OOST	N411	Aalst	N411 : Herstellingen te Aalst	Vw	0			
OOST	N434	Eeklo	N434 : Peperstraat te Eeklo	Vw	0			
OOST			Diepgaand structureel onderhoud (later nominatief op te geven)	Vw	0			
OOST			Vervanging of overlay beschadigde verhardingslagen (later nominatief op te geven)	Vw	0			
OOST			Wegwerken van spoorvorming (later nominatief op te geven)	Vs	0			
OOST	R40	Gent	R40 : Herinrichting kruispunt Dampoort te Gent	Vk	0			
OOST	N60	De Pinte	c) N60 Lange Groenstraat te De Pinte: rotonde	Vk	0			
OOST	N8/N28	Ninove	d) N8/N28 te Ninove: rotonde	Vk	0			

<i>PRO- VINCIE</i>	<i>Weg</i>	<i>Locatie</i>	<i>omschrijving</i>	<i>rubr iek</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>na 1998</i>
OOST	N9	Eeklo	N9 : Kruispunt met Oostveldkouter en Visstraat te Eeklo	Vk	0			
OOST	N49		N49 aanpassen kruispunten vak Zelzate-Maldegem	Vk	5			
OOST			Veilige schoolomgeving	Vk	0			
OOST	N41	Aalst	R41 : Aalst-Zwembadlaan	Vk	0			
OOST	N70	Lokeren	N70 : Lokeren tussen kmpt. 17,2 18,5	Vk	0			
OOST	B401		B401 : Vervangen veiligheidsstootbanden De Clerck	Vv	0			
OOST	B17		E17 : Vervangen veiligheidsstootbanden De Clerck	Vv	0			
VEILIGHEIDSMaatregelen			TOTAAL OOST-VLAANDEREN		427			

PRO-VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubriek	1996	1997	1998	na 1998
PROVINCIE VLAAMS-BRABANT								
VLBR	N228		N227 : Hofstade Tervuren : vernieuwen KWS en wegnemen spoorvorming 1 ^{ste} fase	Vs	50			
VLBR	N211	Vilvoorde	Herstellen toegang viaduct - hefbrug	Vk	45			
VLBR	N267	Weerde	N267 : Weerde brug over de Zenne : Vervangen brug	Vb	35			
VLBR	R23	Leuven	R23 : Leuven Naamse Poort : herinrichting	Vk	35			
VLBR	N211	Vilvoorde	N211 : Vilvoorde : kruispunt Vuurkruisenlaan Ternierstraat aanleg rotonde	Vk	30			
VLBR	N9	Zellik	Herstelling van doorlopend gewapend beton (punch out) N9 Pontbeeklaan te Zellik	Vw	25			
VLBR	N202	Grimbergen	N202 : Grimbergen Rotonde Sint-Annalaan Romeinsesteenweg Mutsaard	Vk	30			
VLBR	R25-N21b	Begijnendijk	R25 N21b te Begijnendijk Rotonde	Vk	25			
VLBR		Zellik	Herstellen van betonplaten in distrikt Halle (doortocht Zellik)	Vw	0			
VLBR	N264	Leuven	N264 : kruispunt met Celestijnenlaan te Leuven	Vk	0			
VLBR	N3	Tienen	N3 : Moderniseren Sint-Truidensesteenweg te Tienen (gecombineerd dossier)	Vw	20			
VLBR	N262	Zaventem	N262 : Zaventem-Vilvoordelaan herinrichting kruispunt en modernisering	Vk	70			
VLBR	N202	Grimbergen	N202 : Grimbergen : Kruispunt met Spaanse Lindelaan	Vk	12			
VLBR			Allerlei ingrepen van beperkte omvang met het ook op het verbeteren van de verkeersveiligheid	Vk	10			
VLBR			Veilige schoolomgeving	Vk	10			
VLBR	N2	Zaventem	N2 : Zaventem kruispunt Grote Daalstraat co financiering met First Cross Roads	Vk	10			
VLBR	N3	Leefdaal	N3 : Tervuren Leuven te Bertem (Leefdaal) : Moderniseren wegdek met aanleg van verhoogde fietspaden tussen Bokkenstraat en Coignesteenvweg	Vw	0			
VLBR	R26	Diest	R26 : Ring om Diest : Modernisering (+fietspaden) 1ste en 2de fase	Vw	0			
VLBR	N2	Diest	N2 : Wegmodernisering Leuvensesteenweg te Diest 1ste fase (met Aquafin)	Vw	0			
VLBR	N26	Boortmeerbeek	N26 : Boortmeerbeek : Herinrichten van kruispunt met Trianonlaan en Stationstraat	Vk	0			
VLBR	N264	Leuven	N264 : Leuven : Aanpassen kruispunt met de N253 (St. Jansbergssteenweg) aanleg rotonde	Vk	0			
VLBR	R23	Leuven	R23 : Aanpassen van de Aarschotse Poort te Leuven (N19)	Vk	0			
VLBR	N10	Begijnendijk	N10 : Herinrichting kruispunten Haltestraat Kerkstraat te Begijnendijk. Kruispunt Mechelbaan	Vk	0			
VLBR	N21	Haacht	N21 : Brussel Haacht Herinrichting van het kruispunt met de Kloosterstraat te Haacht Rotonde	Vk	0			
VLBR	N277	Sterrebeek	N277 : Sterrebeek Kruispunten met op- en afrit A3	Vk	0			

PRO-VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubriek	1996	1997	1998	na 1998
VLBR	R27	Tienen	R27 Ring om Tienen. Vervangen aluminium vangrails	Vv	0			
VLBR	N28		N28 : Halle-Ninove : Herinrichting kruispunt Paloke te Pepingen	Vk	0			
VLBR	N3		N3 : Volledige wegmodernisering Orsmaal-Hakendover 2de en 3de fase	Vw	0			
VLBR	N251		N251 : Leuven Oud-Heverlee : nieuwe slijtlaag	Vw	0			
VLBR	N269		N269 : Herne Sint-Pieters-Kapelle : herstellen rijweg	Vw	0			
VLBR	R27	Tienen	R27 : Ring om Tienen : Wegmodernisering + waterafvoer	Vw	0			
VLBR	N1	Vilvoorde	N1 : Vilvoorde kruispunt N211 (Heldenplein)	Vk	0			
VLBR	N2	Nossegem	N2 : Kruispunt met N227 te Nossegem	Vk	0			
VLBR	N263	Bever	N263 : Viane Bassily te Bever : vernieuwen rijwegverharding	Vw	0			
VLBR	N21	Steenokkerzeel	N21 Steenokkerzeel : Kruispunt met N211	Vk	0			
VLBR	N2		N2 : Herstellen betonplaten tussen N227 (Zaventem) en de A2 (Leuven)	Vw	0			
VLBR	N286	Haacht	N286 : Haacht : Totale modernisering	Vw	0			
VLBR	N272		N272 : Pepingen Galmaarden te Tollembeek : Vernieuwen rijwegverharding	Vw	0			
VLBR	N25		N25 : Oud-Heverlee Vak Blanden Hamme Mille : totale modernisering	Vw	0			
VLBR	N211		N211 : Vilvoorde-Wolvertem (N202 N276) : Vernieuwen K.W.S.	Vw	0			
VLBR	N26		N26 : Leuven-Boortmeerbeek : Herstellen betonplaten	Vw	0			
VLBR	N211	Vilvoorde	N211 : Toegangsviaduct hefbrug Vilvoorde Herstellen	Vb	0			
VLBR	N5	Sint-Genesius-Rode	N5 : Brussel Charleroi te Sint-Genesius-Rode : Kruispunten Brassinelaan Viooltjeslaan	Vk	0			
VLBR	N5	Sint-Genesius-Rode	N5 : Brussel Charleroi te Sint-Genesius-Rode : Kruispunt Middenhut	Vk	0			
VLBR	N262	Zaventem	N262 : Zaventem : Kruispunt Parklaan Hennaulaan Grote Daalstraat	Vk	0			
VLBR	N261		N261 : Stallestraat : Kruispunt met N266 rotonde	Vk	0			
VLBR	N3	Tervuren	N3 : Tervuren Aanpassen kruispunt 4-Armen	Vk	0			
VLBR			Vervangen van lage prefab betonnen stootbanden door metalen stootbanden langs verschillende gewestwegen	Vv	0			
VEILIGHEIDSMATREGELEN			TOTAAL VLAAMS BRABANT		407			

PRO- VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubr iek	1996	1997	1998	na 1998
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN								
WEST	N377	Jabbeke	N377 : Jabbeke Wenduine 2de en 3de fase	Vw	45			
WEST	N358		N358 : Herbouwen Kleine Plassendalebrug te Oudenburg (gecombineerd dossier met A.W.Z.)	Vb	35			
WEST	N34	De Panne	N34 De Panne - Knokke (De Lijn) - veiligheidsmaatregelen	Vk	30			
WEST	N36		N36 Essen Zarren	Vw	30			
WEST	N34	De Panne	N34 De Panne Kruispunt N34/N386	Vk	22			
WEST			Structureel onderhoud KWS-verharding 1e distrikt	Vw	20			
WEST			Algemene herstellingswerken aan kunstwerken (beperkte omvang)	Vb	15			
WEST			Allerlei ingrepen van beperkte omvang met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid	Vk	15			
WEST			Aanpassing en vernieuwing signalisatie	Vw	15			
WEST			Structureel onderhoud KWS-verharding 2de distrikt	Vw	15			
WEST	N35/N364	Diksmuide	N35/N364 : Diksmuide Pervijze en Esen	Vk	15			
WEST	N9	De Haan	N9 Kruispunt N9/N377/De Haan	Vk	15			
WEST			Plaatsen nieuwe veiligheidsstootbanden	Vv	10			
WEST			Herstellen van kunstwerken met A.S.R.	Vb	10			
WEST			Structureel onderhoud betonverharding 2de distrikt	Vw	10			
WEST			Veilige schoolomgeving	Vk	10			
WEST	N8	Wevelgem	N8 : Wevelgem	Vw	10			
WEST	N43	Kortrijk	N43 : Kortrijk Pottelberg	Vw	10			
WEST	N35	Lichtervelde	N35 : Lichtervelde De Voerman	Vk	10			
WEST			Distel, duiker aan Mosselstraat	Vb	8			
WEST		Middelkerke	Middelkerke Duiker over Sandergeleed Slijpe	Vb	8			
WEST			Herstel mozaiekbestratingen 1e distrikt	Vw	5			
WEST	N34		N34 : Middelkerke Nieuwpoort	Vw	0			
WEST	N35		N35 Pitten Lichtervelde	Vw	0			
WEST	N36		N36 : Izegem Lendeledede Kuurne	Vw	0			
WEST	N34		N34 : Koksijde Nieuwpoort	Vw	0			
WEST	N34	Nieuwpoort	N34 : Nieuwpoort	Vk	0			
WEST	N43	Waregem	N43 : Waregem Duiker Gaverbeek	Vb	0			
WEST	N368	Oostkamp	N368 : Oostkamp N368/Sijlslostraat	Vk	0			
WEST			Vervangen van lage betonnen stootbanden langs gewestwegen.	Vw	0			
WEST	N36	Roeselare	N36 : Roeselare (N36)	Vk	0			
WEST		Zwevezele	Meensesteenweg rotonde	Vk	0			
WEST	N43	Kortrijk	Zwevezele Bochtverbetering kmpt. 18,000 en 11,500	Vk	0			
WEST	N43	Waregem	N43 : Kortrijk N43/Bruyningstraat	Vk	0			
WEST	N43	Waregem	N43 : Waregem kruispunten	Vk	0			
WEST	N318	Middelkerke	N318 : Middelkerke	Vk	0			
WEST	N370		N318/N324/Rotonde	Vk	0			
WEST	N370		N370 : Beernem Wingene 2de fase	Vw	0			
WEST	N36		N36 : Roeselare-Izegem	Vw	0			
WEST	N50		N50 : Brugge Kortrijk	Vw	0			
WEST	N36	Hooglede	N36 : Hooglede N36/Provincieweg Staden Hooglede (+gemeente Hooglede)	Vk	0			
WEST	N363	Lo	N363 : Lo Vernieuwen van 2 duikers	Vb	0			
WEST	R30	Brugge	R30 : Brugge Herstel Boudewijnbrug	Vb	0			

PRO- VINCIE	Weg	Locatie	omschrijving	rubr iek	1996	1997	1998	na 1998
WEST		Diksmuide	Diksmuide Vliervaartduiker	Vb	0			
WEST	N36		N36 : Veiligheidsmaatregelen Tiegem, Ingooigem, Kaster	Vk	0			
WEST	N340	Oostende	N340 : Oostende Herinrichten bestaande ronde punten	Vk	0			
WEST	N392	Veurne	N392 : Veurne Vaartstraat	Vw	0			
WEST		Diksmuide	Diksmuide Sassenbrug	Vb	0			
WEST	N31	Torhout	N31 : Torhout Herinrichten bocht Wijnendaele	Vk	40			
VEILIGHEIDSMATREGELEN			TOTAAL WEST-VLAANDEREN		403			

Bijlage C**Overzicht van de in 1995 uitbetaalde planschade-vergoedingen**

Overzicht van de in 1995 uitbetaalde planschade-vergoedingen (inclusief interesten)

Gewestplan Hasselt -Genk :	1 093 229
Gewestplan Turnhout 16:	17 238 817
Gewestplan Herentals-Mol:	2 843 688
Gewestplan Halle-Vilvoorde Asse 25:	24 771 855
Totaal:	45 947 589

Bijlage D**Uitsplitsing van de ontvangstenpost 80.09 van het Vlaams Infrastructuurfonds****FINANCIËLE STEUN VAN DE EUROPESE COMMISSIE
PROJECTEN MET DEELNAME MOBILITEITSCEL**

1. ALGEMEEN

Tussen de veelheid van financiële ondersteuningslijnen van de Europese Commissie zijn er twee voor Verkeer en Infrastructuur die door de Mobiliteitscel zeer actief opgevolgd worden als vertegenwoordiger van LIN en van de Vlaamse Gemeenschap en een derde (LIFE) waarin slechts naargelang de opportuniteit op ingespeeld wordt.

1.1. TEN-T Budgetlijn DG VII Transport

Deze budgetlijn regelt de financiële ondersteuning van projecten der lidstaten die bijdragen aan de vernielde realisatie van de Trans-Europese Netwerken voor transport, telecommunicatie en energie.

De selectiecriteria en vormen van financiële steun zijn vastgelegd in de recent aangepaste richtlijn 2236/95.

Elk jaar wordt in dit kader een totaal budget voorzien dat verdeeld wordt over de door de lidstaten ingediende en geselecteerde projecten. Deze selectie en verdeling gebeurt in het "TEN Committee voor financiële steun aan de Transportsector". Voor deze sector is het totaal budget voor 1995 is 240 MECU. Van dit budget werd 75% gereserveerd voor de 14 grootschalige prioritaire projecten waaronder hoofdzakelijk de H.S.T. (ook voor België).

De overige 25% werd hoofdzakelijk gereserveerd voor verkeersbeheersystemen (telematica) voor de verschillende verkeers- en vervoersmodi.

De maximale steun is beperkt tot 10% voor investeringskosten en 50% voor studiekosten.

1.2. 4e Kaderprogramma voor onderzoek en ontwikkeling

Dit is een alle sectoren omvattend programma voor subsidiëring van projecten voor onderzoek en ontwikkeling bij de EU Commissie ingediend door internationale consortia (overheid/privé). De onderzoeksdomeinen en taken alsook de budgetverdeling over de verschillende sectoren wordt voor een periode van 4 jaar (1994-1998) vastgelegd in een specifieke richtlijn.

De specifieke sectoren (onderdelen) van dit programma die door de Mobiliteitscel opgevolgd worden zijn:

- * DG XII: programma Telematica toepassingen waarin de afdeling: Telematica toepassingen voor Verkeer en Vervoer (alle modi) (zie o.a. DRIVE1 en DRIVE2) (circa 200 MECU);
- * DG VII: strategisch onderzoek in de sector van verkeer en vervoer (240 MECU voor de periode van 4 jaar);

De steun aan projecten is voor beide afdelingen bepaald op 50%.

Een drietal oproepen voor het indienen van projecten is voorzien in de loop van het programma, waarvan de eerste plaats had in december 1994.

1.3. LIFE

Dit is een financieel instrument opgezet door DG XI voor leefmilieu, nucleaire veiligheid en burgerbescherming voor ondersteuning van projecten die een belang vertonen voor de gehele Europese Gemeenschap en op consistente wijze bijdragen aan de Europese milieu-politiek. Ook in dit programma is de standaardtussenkomst 50% van de kosten voor studieprojecten.

In het programma 1995 deed zich een opportuniteit voor op vlak van mobiliteitsonderzoek door de vastgelegde prioriteiten.

2. **PROJECTEN GOEDGEKEURD DOOR DE EUROPESE COMMISSIE VOOR FINANCIËLE ONDERSTEUNING MET BETROKKENHEID VAN DE MOBILITEITSCEL.**

Hier worden enkel de voornaamste projecten opgesomd in elk van de onder punt 1 geciteerde projectlijnen.

2.1. TEN-T BUDGETLIJN

Op het budget 1993 werd een steun toegekend van (50% der kosten(excl. B.T.W.) van 60 Mio BEF voor de ontwikkeling van de multimodale verkeers- en vervoersmodellen in Vlaanderen zowel op provinciaal als op gewestniveau (goederen en personen) met inbegrip van de impactmodules voor veiligheid, milieu, kosten-baten en economisch. Deze actie loopt in samenwerking met NMBS, De Lijn, en Provincies die eveneens hun financiële steun verlenen.

Op het budget 1994 werd 40 Mio BEF (50% van de kosten excl. B.T.W.) toegekend voor de studie van de Yzeren Rijn die thans in aanbesteding is.

Deze beslissingen worden telkens genomen op het einde van het budgettair jaar en voor beide werd circa 40% van de subsidie gestort in het VIF.

Op het budget 1995 werden op 12/10/95 de hiernavolgende projecten goedgekeurd voor financiële ondersteuning:

2.1.1. *VLAAMS TELEMATICA PLAN*

In maart 1995 werd het project voor implementatie van verkeersbeheersystemen op het Vlaams Snelwegennet (TERN) voor aanvraag van financiële steun ingediend bij de Europese Commissie (DGVII, TEN-T - budgetlijn).

Dit dossier werd opgemaakt door de Mobiliteitscel en A.O.S.O. in samenwerking met de consultant-bureaus TRITEL (Brussel) en CIMAD (Antwerpen). Het dossier werd opgevat als een globaal investeringsplan (studiekosten inbegrepen) van 5 miljard BEF gespreid over 5 jaar (1995-1999), in co-financiering tussen het Vlaams Gewest (50%) en de Privé-sector (25%) en de Europese Commissie (25%).

In verschillende onderhandelingsfases werd ons gevraagd de studiekosten en investeringskosten afzonderlijk op te geven en tevens het dossier op te splitsen volgens de thema's die in de TELTEN (Telematics op Trans-Europese Netwerken) werkgroepen prioritair behandeld worden. Zo ontstond het addendum en de samenvattende lijst bij het dossier (zie bijlage 1).

De studiekosten voor implementatieplan/businessplan werden daarbij geïntegreerd in "gegevensuitwisseling" en "RDS / TMC" (Radio Data System / Traffic Message Channel).

In de EU - financieringsrichtlijn die in september 1995 goedgekeurd werd, wordt bepaald dat een project maximaal aan 10% kan ondersteund worden voor investeringskosten en aan 50% voor studiekosten zodat de maximale steun voor het Vlaams project in elk geval zou beperkt worden tot 20.820 MECU (of 16,7% i.p.v. 25% zoals oorspronkelijk gevraagd).

Op 12/10/95 werd de EU - toelage op het budget 1995 voor alle ingediende projecten gestemd in het TEN Committee voor financiële ondersteuning en werd 0,5 MECU (20 Mio BEF) toegewezen aan het Vlaams project. Daarbij werd tevens rekening gehouden met het CENTRICO en ECORTIS project waaraan Vlaanderen eveneens als partner een financiële steun werd toegewezen (zie 1.1.2 en 1.1.3).

Op 09/11/95 ontvingen wij als bevestiging de goedkeuringsfiche van de Europese Commissie voor het Vlaams project. Hieruit blijkt dat de steun verleend wordt voor de "feasibility study" van de deelprojecten "gegevensuitwisseling" en "RDS / TMC", waarin algemeen plan / business plan geïntegreerd werden.

Het resultaat van deze "feasibility study" kan aangewend worden voor verdere EU ondersteuning van de realisatie (budget 1996 en volgende).

Eind dit jaar (ten laatste in januari 1996) wordt in het VIF een voorschot gestort (40 %) van de subsidie (20 Mio BEF).

2.1.2. CENTRICO

Teneinde de implementatie van Telematica systemen voor het wegverkeer Europees te coördineren en voor de wegbeheerders en eindgebruikers interoperabele systemen en een continuïteit van service over de grenzen heen te realiseren, werden tevens per EU-deelregio een aantal coördinatieprojecten goedgekeurd voor financiële ondersteuning.

Vlaanderen was initiatiefnemer voor coördinatie in de Centraal-Europese regio (B,NL, FR,D,LUX,GB) en werd als dusdanig aanvaard door deze lidstaten en door de Europese Commissie. Als coördinator diende Vlaanderen in juli 1995 het CENTRICO - project voorstel in met kostprijs voor een eerste jaar van 0,8 MECU. Op de vergadering van 12/10/95 werd aan dit project een steun toegekend van 0,4 MECU (te verdelen over de verschillende landen).

De bevestigingsfiche werd ons eveneens op 09/11/95 overgemaakt. Het voorschot (40%) zal gestort worden in het VIF (tot 16 Mio BEF) en Vlaanderen doet de

verdeling over de partners.

2.1.3. *ECORTIS*

Voor de gecoördineerde implementatie van RDS / TMC in Europa werd door Duitsland als initiatiefnemer en coördinator een project ingediend waarin Vlaanderen als partner optreedt. Het Vlaams aandeel heeft een waarde van 30 Mensmaanden (0,330 MECU of 13,2 Mio BEF), verdeeld over 1995, 96 en 97. Dit project kreeg een Europese steun van 50% zodat het Vlaams aandeel 6,6 Mio BEF bedraagt. Deze subsidie wordt door Duitsland doorgestort volgens het stortingschema van de Europese Commissie (40% eind 1995).

2.2. 4e KADERPROGRAMMA

Naast de hierna opgesomde projecten waarin Vlaanderen (Mobiliteitscel) optreedt zijn er nog een aantal met een symbolische deelname (zeer beperkte subsidie). De deelname is altijd gebaseerd op de vorming van een internationaal consortium (overheid-privé). Naast de projecten met rechtstreekse betrokkenheid verdedigde de Mobiliteitscel als Vlaams vertegenwoordiger in de Management Committees van deze programma's tevens met succes een aantal projecten van consortia met Vlaamse bedrijven als partner.

2.2.1. *ONDERZOEKSPROGRAMMA'S VOOR TELEMATICA TOEPASSINGEN IN VERKEER EN VERVOER (DG XIII)*

INTERMATRIX:

dit is een onderzoeks- en demonstratieproject met als doel alle aspecten te onderzoeken i.v.m. gegevensuitwisseling tussen de verkeerscontrole- en managementcentra in de verschillende lidstaten.

Dit onderzoek loopt over drie jaar (1996-1998) en het Vlaams aandeel in de kosten is circa 12Mio BEF met een Europese steun van 50% of 6 Mio BEF.

FORCE:

dit is een onderzoeksproject dat aansluit bij het realisatieplan ECORTIS (2.1.3) voor RDS/TMC in de lidstaten. Het Vlaams aandeel in de kosten van dit onderzoeksproject is 4,32 Mio BEF, waarvoor een Europese steun van 50% of 2,15 Mio BEF werd toegekend.

MOVE-IT:

dit is een onderzoeksproject waarin verschillende resterende problemen voor invoering van volledig geautomatiseerd elektronisch "rekening-rijden" worden uitgediept met als doel tegen 2000 gestandaardiseerde operationele systemen te realiseren. Het Vlaams aandeel van de kosten in dit project bedraagt 2,7 Mio BEF, waarvoor een Europese steun wordt verleend van 50% of 1,35 Mio BEF.

2.2.2. *STRATEGISCH ONDERZOEK IN DE SECTOR VAN VERKEER EN VERVOER (DG VII).*

In deze afdeling werd voor verschillende projecten met Vlaamse betrokkenheid reeds een principiële financiële ondersteuning toegezegd, maar hierover kan nog geen uitsluitsel gegeven worden daar de consortium-onderhandelingen met DGVII nog aan de gang zijn.

Voor één project zijn deze onderhandelingen afgerond:

MOMENTUM:

dit is een driejarig onderzoeks- en demonstratieproject rond het vervoersmanagement in stedelijke gebieden met als doel stedelijke mobiliteitscentrales operationeel te maken en dit in negen Europese steden waaronder Leuven. De totale kost van het Vlaamse aandeel in dit project bedraagt circa 12 Mio BEF en wordt voor 50% door DGVII ondersteund, d.w.z. circa 6 Mio BEF subsidie.

2.3. **LIFE (DG XI)**

2.3.1. *MOBILITEITSCONVENANTEN MET SCHOLEN EN INSTELLINGEN TE GENT.*

Met akkoord van de Vlaamse Gemeenschap (Mobiliteitscel), Provincie Oost-Vlaanderen en de Stad Gent diende c.v. TRAJECT dit voorstel in 1994 in bij het LIFE programma. Het doel van dit plan is te streven naar een groter aandeel van de alternatieven voor de auto in het dagelijks verkeer van en naar de scholen.

Dit project is thans in uitvoering. De totale kostprijs bedraagt 11,94 Mio BEF waarvan de Europese Commissie 5,97 Mio BEF ten laste neemt, de Vlaamse Gemeenschap 2,88 Mio BEF (incl. B.T.W.) en de Stad Gent en de Provincie de rest.

2.3.2. *GEINTEGREERD DUURZAAM TOEGANKELIJKHEIDSCONCEPT VOOR TOERISTISCHE KUSTSTEDEN.*

Met het akkoord en de medewerking van de Mobiliteitscel diende Mens en Ruimte samen met andere partners dit project in met de Vlaamse kuststeden als case study, maar met overdraagbaarheid naar Nederland en Frankrijk. Hiermee werd ingespeeld op een opportuniteit in de prioriteiten van het programma 1995.

Dit project werd door DG XI goedgekeurd voor ondersteuning op voorwaarde dat de Vlaamse Gemeenschap (Mobiliteitscel) als coördinator optreedt. Dit werd toegezegd en einde november 1995 werd definitief een subsidie van 50% van de kosten (circa 16 Mio BEF) of circa 8 Mio BEF toegezegd. Een voorschot van 40% wordt eerlang in het VIF gestort.



ir. R. KEYGNAERT,

p.m. alle oorspronkelijke bedragen in deze nota zijn bepaald in ECU. De omzetting gebeurde met een standaard wisselkoers van 40 BEF = 1 ECU.

Bijlage E**Overzicht van de in 1995 uitbetaalde verwijlinteressen**

	1994	1995	1996 (voorlopige raming)
Programma 63.10			
Artikel 14.08	5.746.809	9.032.678	
Artikel 12.23	225.707		
Artikel 14.09	6.333.965		
Artikel 73.22	40.223.195	(zie VIF)	
Artikel 73.23	431.844	(zie VIF)	
Artikel 73.27	56.362.917	(zie VIF)	
Artikel 73.28	1.404.894	(zie VIF)	
21.01 LHT	235.887.334		
VIF		71.849.874(*1)	
Programma 63.20			
Artikel 81.28	5.191.623	5.090.758	2.000.000
Artikel 81.30	4.138.938	-	-
Artikel 31.01(*2)	42.584	123.270	300.000
Programma 63.30			
Artikel 73.03	2.135.674	790649	
Programma 63.40			
Artikel 12.23	-	59.472	

VIF (*1) Ongeveer 50 miljoen voor oude dossiers - opkuis).

Artikel 31.01(*2) De verwijlinteressen op artikel 31.01 zijn een gevolg van laattijdige betaling (investeringen) door de VVM en worden niet aangerekend op het investeringsartikel 61.01, conform de samenwerkingsovereenkomst met de Vlaamse Gemeenschap.

VERW194XLS

30/8/94

1994 (1e halfjaar)

Interessen

AWV	12.01	14.03	73.22	73.25	73.27	73.28	74.02	74.03	14.09	73.23	14.03	Aant. Waarde
107		9	593.151	14	3.962.691	12	9.413.067	13	12.174			48 13.956.083
109		5	131.128	22	1.905.658	19	288.673	19	28.717			65 2.358.176
110		9	903.588	21	16.755.617	3	76.000	2	2.004			35 17.737.209
111	1	547	10	556.975	12	2.985.053	34	72.356	37	34.937		94 3.650.878
113		4	231.941	13	764.034	1	493	4	128.716	1	120.314	23 1.245.498
422										3	108.118	7 832.254
423										3	1.416.584	3 1.416.584
Totaal	1	547	37	2.421.723	26	26.602.189	0	0	0	4	228.432	275 40.726.682

AWZ	12.21	12.40	14.03	74.02	73.03	73.04	73.07	73.21	73.06	74.25	14.04	74.01	Aant. Waarde
201													0
202	1	132.686											25 40.943.781
203			6	8.936.013	1	6.590				1	646.787		18 3.675.936
204			5	974.345									22 8.019.527
205			5	8.578.758									12 12.991.474
422													0
423													0
221			1	27.387									1 27.387
Totaal	1	132.686	0	0	17	18.516.503	1	6.590	0	0	2	879.577	78 65.658.105

AWZ	12.21	12.40	14.03	74.02	73.03	73.04	73.07	73.21	73.06	74.25	14.04	74.01	Aant. Waarde
202													3 153.967
204			4	65.520									21 1.077.864
205			5	138.209									7 365.283
212			3	32.726									57 17.718.056
221													0
422													0
Totaal	0	0	0	0	12	236.555	0	0	3	130.562	0	1	88 19.320.210

AWZ	12.21	12.40	14.03	74.02	73.03	73.04	73.07	73.21	73.06	74.25	14.04	74.01	Aant. Waarde
201													0
202													1 651.101
203													0
204													3 3.316.343
205			6	4.157.229									17 13.591.514
211													2 2.252.056
212			3	106.853									20 11.930.418
213													25 5.403.028
214													0
215			1	23.715									5 87.744
221													0
423													0
422													0
Totaal	0	0	0	0	10	4.287.797	0	0	0	0	0	0	73 37.232.204
Totaal	1	132.686	0	0	39	23.040.855	1	6.590	3	130.562	2	679.577	239 122.210.519

VERW194.XLS

Algemeen totaal 1994, 1e halfjaar

[illegible]

15/2/95

1994 (2e halfjaar)

Interessen

AWV	12.01	14.03	73.22	73.25	73.27	73.28	74.02	74.03	14.09	73.23	14.03	Aant. Waarde							
107	0	10	1.237.428	15	4.640.136	0	16	43.143.615	48	156.743	0	0	0	0	0	0	89	49.183.822	
109	0	16	626.711	31	2.200.995	0	20	242.948	9	144.654	0	0	0	0	0	0	76	3.215.208	
110	0	19	1.116.500	13	1.813.848	0	4	3.003.809	15	802.300	0	0	0	0	0	0	51	6.736.457	
111	0	8	297.980	21	2.630.121	0	30	46.187	3	69.845	0	0	0	0	0	0	62	3.104.068	
113	0	4	43.220	11	1.608.195	0	2	59.146	3	22.874	0	0	0	0	0	0	20	1.731.435	
422	0	0	0	1	25.673	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	191.891	
423	0	1	3.207	17	644.038	0	3	10.833	1	1.930	0	0	0	0	0	0	104	6.614.608	
Totaal	0	58	3.325.026	108	13.621.006	0	75	46.512.318	79	1.198.346	0	0	0	0	0	0	414	63.777.539	
Zonder uitzonderlijke gevallen																			
AWZ	12.21	12.40	14.03	74.02	73.03	73.04	73.07	73.21	73.06	74.25	14.04	74.01	Aant. Waarde						
201	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
202	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	18.482.315	
203	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	30.519	
204	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49	7.827.982	
206	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	2.875.968	
422	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
423	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
221	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	95	29.216.784	
64.3																			
202	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
204	0	5	568.598	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
205	0	11	1.685.058	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
212	0	9	2.694.058	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
221	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
422	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Totaal	0	25	4.947.714	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
64.1																			
201	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
202	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
203	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
204	0	7	82.142	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
205	0	4	206.870	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
211	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
212	0	1	719.002	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
213	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
214	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
215	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
221	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
423	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
422	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Totaal	0	12	1.018.014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
64.2																			
201	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
202	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
203	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
204	0	7	82.142	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
205	0	4	206.870	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
211	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
212	0	1	719.002	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
213	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
214	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
215	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
221	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
423	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
422	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Totaal	0	88	10.927.257	2	92.842	20	21.548.192	4	5.468.487	74	15.628.911	4	357.989	7	289.179	11	54.001	-1	-5.631
64.4																			
201	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
202	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
203	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
204	0	7	82.142	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
205	0	4	206.870	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
211	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
212	0	1	719.002	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
213	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
214	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
215	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
221	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
423	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
422	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Totaal	0	88	10.927.257	2	92.842	20	21.548.192	4	5.468.487	74	15.628.911	4	357.989	7	289.179	11	54.001	-1	-5.631
64.5																			
201	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
202	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
203	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
204	0	7	82.142	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
205	0	4	206.870	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
211	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
212	0	1	719.002	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
213	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
214	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
215	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
221	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
423	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
422	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Totaal	0	88	10.927.257	2	92.842	20	21.548.192	4	5.468.487	74	15.628.911	4	357.989	7	289.179	11	54.001	-1	-5.631
64.6																			
201	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
202	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
203	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
204	0	7	82.142	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
205	0	4	206.870	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
211	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
212	0	1	719.002	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
213	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
214	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
215	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
221	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
423	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
422	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Totaal	0	88	10.927.257	2	92.842	20	21.548.192	4	5.468.487	74	15.628.911	4	357.989	7	289.179	11	54.001</		

V.I.F.

UITBETAALDE VERWIJLINTRESTEN IN 1994 EN 1995 OP ONDERSTAANDE ARTIKELS

1994 - 1995

ADMINISTRATIE ARTIKEL	VASTLEGGINGS- NUMMER	VASTGELEGD BEDRAG	GEORDONNANCEERD EN BETAALD IN 1994	GEORDONNANCEERD EN BETAALD IN 1995
<i>A. Bevoegdheden van de Vlaamse minister van Openbare werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Zaken/legatities</i>				
Waterwegen				
91.20	94 01 57243	450.000	309.777	0
91.20	94 01 57314	5.000.000	0	4.077.708
91.20	95 01 00048	154.153.935	-	104.814.114
Totaal		159.603.935	309.777	108.891.822
91.22	94 01 57238	400.000	0	400.000
91.22	94 01 57245	1.200.000	68.231	587.800
91.22	94 01 57236	100.000	57.030	42.970
91.22	94 01 57316	5.000.000	108.138	2.168.513
91.22	95 01 00039	68.523.421	-	68.472.242
Totaal		75.223.421	233.399	71.671.525
91.24	95 01 00040	42.772.741	-	42.630.994
Totaal		42.772.741	0	42.630.994
91.25	94 01 57497	16.000.000	0	6.171.615
Totaal		16.000.000	0	6.171.615
ALGEMEEN TOTAAL		293.600.097	543.176	229.365.956