

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1984-1985**

10 JULI 1985

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT DOOR DE HEER BOCK

I. Uiteenzetting van de Minister

Het ontwerp dat bij de Senaat werd ingediend is het resultaat van een aantal elementen die zich langzamerhand ontwikkeld hebben in het beheer van het departement Openbare Werken.

Een eerste element is het feit dat wij langzaam maar zeker het einde van het wegenbouwprogramma naderen en dat bijgevolg in de nabije toekomst de aandacht gericht zal moeten worden op het onderhoud van de rijkswegen.

Een tweede element is het feit dat een aantal gemeenten zware financiële moeilijkheden hebben en bijna in de onmogelijkheid verkeren de noodzakelijke werken uit te voeren voor de heraanleg en modernisering van hun wegen.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren De Bondt, voorzitter; Aubecq, Belot, Bosmans, Claeys, Dalem, De Seranno, de Wasseige, Donnay, Eicher, Jandrain, R. Maes, Op 't Eynde, Seeuws, Tilquin, Van Daele, Vanderborght, Vandermarliere, Van Ooteghem, Windels en Bock, verslaggever.

Plaatsvervangers : de heren Gerits, Grosjean, E. Peetermans en Van Nevel.

R. A 13260

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

887 (1984-1985) : N° 1 : Ontwerp van wet.

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1984-1985**

10 JUILLET 1985

Projet de loi modifiant la loi du 9 août 1955 relative au Fonds des Routes

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE PAR M. BOCK

I. Exposé du Ministre

Le projet qui est soumis au Sénat est le résultat d'un certain nombre d'éléments qui, petit à petit, se sont révélés dans la gestion du département des Travaux publics.

Le premier de ces éléments est le fait que lentement mais sûrement, nous nous orientons vers la fin des programmes de routes et que par conséquent dans un avenir très proche, il y aura lieu de se concentrer sur l'entretien des routes de l'Etat.

Un deuxième élément est le fait qu'un certain nombre de communes voient leurs finances obérées et se trouvent pratiquement dans l'impossibilité de réaliser les réfections et modernisations de voirie nécessaires.

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. De Bondt, président; Aubecq, Belot, Bosmans, Claeys, Dalem, De Seranno, de Wasseige, Donnay, Eicher, Jandrain, R. Maes, Op 't Eynde, Seeuws, Tilquin, Van Daele, Vanderborght, Vandermarliere, Van Ooteghem, Windels et Bock, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Gerits, Grosjean, E. Peetermans et Van Nevel.

R. A 13260

Voir :

Document du Sénat :

887 (1984-1985) : N° 1 : Projet de loi.

Een wegennet moet als een geheel worden beschouwd en het gaat niet aan om perfect onderhouden en gemoderniseerde rijkswegen te bezitten, terwijl er daarnaast provinciale en gemeentewegen bestaan die als te verwaarlozen kunnen worden beschouwd.

Een derde element is het feit dat de laatste jaren de algemene overtuiging gegroeid is dat het beter is kleine wegen te moderniseren, in tegenstelling met wat er tot nu toe gebeurde, namelijk dat de Staat zich alleen met de grote infrastructuurwerken bezighield.

Op basis van die overwegingen werd een ontwerp opgesteld dat twee delen bevat. Een eerste deel behandelt rijkswegen en een tweede deel behandelt provinciale of gemeentewegen.

Wat de rijkswegen betreft, moet in aanmerking worden genomen dat er vandaag de dag een tendens is om een weg in al zijn onderdelen te bekijken. We mogen immers de fietsers en de voetgangers niet vergeten, terwijl vroeger een weg alleen vanuit het oogpunt van de autobestuurder werd beschouwd.

Langzamerhand werd het probleem van de fietspaden langs de rijkswegen en ook daarbuiten opgelost.

Tot op vandaag werden de voetgangers aan hun lot overgelaten.

Omdat tot nu toe de aanwonende de verantwoordelijkheid droeg voor het onderhoud der voetpaden, bleef dit een gemeentelijk probleem.

Dat lijkt natuurlijk niet normaal, want indien de Staat een modern wegennet bouwt, moet hij ook de modernisering plannen van het weggedeelte dat de voetgangers gebruiken, namelijk het voetpad.

Dit ontwerp beoogt aan het Wegenfonds de mogelijkheid te bieden voetpaden langs de rijkswegen te bouwen en er rioleringen aan te brengen. Vandaag de dag moet het Wegenfonds, wanneer het een weg moderniseert en afvoergoten en straatkolken bouwt, het afvloeiingswater verzamelen.

Vanuit deze vaststelling werden gezamenlijke projecten opgesteld. Een overeenkomst wordt getekend met de gemeente die bereid is de diepte en de overdimensionering van de collector van het wegwater, waardoor deze in feite een riool wordt, te haren laste te nemen.

We hebben nochtans vastgesteld dat de coördinatie tussen de modernisering van de weg en het plaatsen van de riolering moeilijk te verwezenlijken is.

Immers, tegelijkertijd moet de Staat klaar zijn met zijn moderniseringsproject, moet de gemeente klaar zijn met het rioleringsdossier en over voldoende kredieten beschikken voor het gemeentelijke gedeelte van de uitgaven, en uiteindelijk moet het Gewest reeds op dat moment beslist hebben aan die gemeente een bijdrage toe te kennen die haar in staat stelt het rioleringsproject uit te voeren.

Il faut tenir compte qu'un réseau routier doit être examiné globalement et qu'il n'y a évidemment pas lieu d'avoir parfaitement modernisé et entretenu des voiries d'Etat alors qu'à côté existent des voiries provinciales ou communales qui pourraient être considérées comme abandonnées.

Un troisième élément est le fait qu'au cours de ces dernières années s'est installée la mentalité générale qu'il faut plutôt réaliser des modernisations de petites voiries, contrairement à ce qui se passait jusqu'à maintenant où l'Etat ne traitait que la grande infrastructure.

Sur base de ces considérations, un projet a été élaboré qui comprend deux parties. La première partie traite des voiries de l'Etat et la seconde partie traite de voiries communales ou provinciales.

En ce qui concerne les voiries d'Etat, il faut considérer qu'actuellement on a tendance à examiner la voirie dans toutes ses composantes. Il y a lieu en effet de ne pas écarter les cyclistes ni les piétons alors que précédemment on examinait uniquement la voirie sous l'angle de l'automobiliste.

Petit à petit le problème des pistes cyclables a été réglé le long des routes de l'Etat et en dehors de celles-ci.

Jusqu'à maintenant cependant les piétons étaient abandonnés.

L'entretien des trottoirs étant de la responsabilité du riverain, le problème était resté communal.

Ceci paraît évidemment anormal car si l'Etat construit une voirie moderne, il faut qu'il prévienne également la modernisation de la partie occupée par les piétons, soit le trottoir.

Le projet vise à permettre au Fonds des Routes de construire les trottoirs le long des voiries de l'Etat et d'y installer des égouts. Actuellement le Fonds des Routes, lorsqu'il modernise une chaussée et qu'il crée des filets d'eau et des avaloirs, doit collecter les eaux de ruissellement.

C'est au départ de cette considération que des projets groupés ont été établis. Une convention est signée avec la commune qui supporte la surprofondeur et le surdimensionnement du collecteur d'eaux de ruissellement et celui-ci devient un égout.

Nous avons cependant constaté que la coordination entre la modernisation de la voirie et la pose de l'égouttage était difficile à obtenir.

Il faut en effet qu'en même temps l'Etat soit prêt avec son projet de modernisation, que la commune soit prête avec son dossier d'égouttage et qu'elle dispose des crédits nécessaires pour la part qui restera communale dans la dépense, et enfin, il fallait que la Région ait décidé, à ce moment-là, d'allouer à ladite commune la subvention lui permettant de réaliser le projet d'égouttage.

Er zijn een groot aantal dossiers die wachten totdat die drie voorwaarden tegelijkertijd zijn vervuld. Ondertussen komen ze onder het stof te liggen.

Het ontwerp wil het Wegenfonds de gelegenheid bieden op zijn kosten de riolering te plaatsen langs de rijkswegen.

Het tweede deel van het ontwerp dat aan de Commissie wordt voorgelegd, betreft de provinciale en gemeentewegen.

Laten we vooreerst spreken over de veiligheidsproblemen, vooral aan de zogenaamde « gevaarlijke punten van het wegennet », bij kruispunten, overal waar de aanwezigheid van ongevallen erop wijst dat er wellicht een probleem bestaat.

Die problemen kunnen sterk verschillen. Meestal gaat het om een onvoldoende zichtbaarheid of een slechte organisatie van het verkeer bij het kruispunt.

Deze organisatie kan worden verbeterd door het aanbrengen van wegmarkeringen die de manier van rijden aangeven. Ze kan eveneens gebeuren door het aanbrengen van verkeerslichten of door de verkeersbeweging te verbeteren.

In maart 1984 heeft de Regering besloten deze maatregel uit te voeren en daarvoor werd op de begroting een miljard uitgetrokken.

Nochtans dient vermeld te worden dat oorspronkelijk de gebruikte methode bestond uit het overnemen van een wegvak van het gemeentelijke of provinciale wegennet, vermits het aan het Wegenfonds in principe slechts toegestaan is werken uit te voeren wanneer de wegzate eigendom is van de Staat.

Het doel van onderhavig ontwerp is dat het Wegenfonds ook kan werken indien de wegzate gemeentelijk of provinciaal is, om verbeteringswerken aan het kruispunt aan te brengen en om daarna het geheel over te laten aan de gemeente of aan de vroegere eigenaar, eventueel de provincie.

De keuze van de kruispunten is het resultaat van een zeer nauwkeurig onderzoek, vermits het steeds gaat om een kruispunt dat de jongste weken of maanden gevaarlijk is gebleken.

Wie is het best geplaatst om zijn advies te geven ? Het zijn natuurlijk de inwoners van de plaats.

Om die reden heeft men in die Commissies, genaamd Commissies Ongevallen Verkeer, naast een vertegenwoordiger van Bruggen en Wegen en Verkeerswezen, een vertegenwoordiger opgenomen van de gemeentelijke administratie, van de gemeentepolitie, van de plaatselijke rijkswacht.

De Commissie is enkel belast met het geven van een advies over de noodzaak van modernisering van het kruispunt.

Het is immers ondenkbaar dat dezelfde Commissie zich bezighoudt met de verbetering van een kruispunt in een andere gemeente.

Il existe un nombre extrêmement important de dossiers qui attendent que les trois opérations arrivent à épanouissement en même temps et, en attendant, les dossiers sédimentent.

Le projet vise à autoriser le Fonds des Routes à installer les égouts sur ses crédits dans les routes de l'Etat.

La deuxième partie du projet de loi qui est soumis à la Commission traite des voiries provinciales et communales.

Parlons d'abord des problèmes de sécurité et notamment aux endroits baptisés « points noirs », dans les carrefours, partout où l'existence d'accidents prouve qu'il existe vraisemblablement un problème.

Ces problèmes peuvent être très différents. Il s'agit la plupart du temps d'une visibilité déficiente ou d'une organisation inadéquate de la circulation dans le carrefour.

Cette organisation peut être améliorée par la pose de couleur sur la chaussée qui règle la manière de circuler. Elle peut également être traitée par la pose de feux tricolores ou en améliorant le mouvement des véhicules.

C'est en mars 1984 que le Gouvernement avait décidé de réaliser cette mesure et pour cela un milliard a été prévu au budget.

Il faut cependant noter qu'à l'origine la méthode utilisée était une reprise de portion d'une voirie communale ou provinciale, puisque le Fonds des Routes, en principe, ne peut travailler que si l'assiette appartient à l'Etat.

L'objet du présent projet est de lui permettre de travailler même lorsque l'assiette reste provinciale ou communale, de réaliser les travaux d'amélioration du carrefour et, ensuite, de céder la totalité à la commune ou à l'ancien propriétaire, éventuellement la province.

Le choix des carrefours est le résultat d'une enquête qui sera chaque fois ponctuelle puisqu'il s'agit dans chaque cas d'un carrefour qui s'est révélé dangereux dans les dernières semaines ou derniers mois.

Qui est le plus apte à donner son avis ? Ce sont véritablement les habitants du lieu.

C'est pour cela que dans ces commissions appelées Commissions des accidents de la route, on a prévu de faire entrer, en plus du représentant des Ponts et Chaussées et de celui des Communications, un représentant de la gendarmerie locale, un représentant de l'administration communale, un représentant de la police communale.

Cette Commission est uniquement chargée de donner son avis sur la nécessité de modernisation du carrefour.

Il est en effet impensable de demander que la même commission aille s'occuper de l'amélioration d'un carrefour se trouvant dans une autre commune.

Daar moeten andere vertegenwoordigers zijn van de gemeentelijke administratie, van de gemeentelijke politie, enz.

Ten einde een zekere coördinatie te bewerkstelligen, zijn de ambtenaren-generaal van het departement Openbare Werken belast met het toezicht.

Het laatste onderdeel van onderhavig ontwerp handelt over de heraanleg van de gemeentewegen.

Dit onderwerp geeft natuurlijk het meest aanleiding tot opmerkingen.

Men heeft gedacht dat de wet op de gewestvorming zo'n heroriëntering in de weg stond.

De Raad van State heeft dit onderzocht en heeft verklaard dat er geen bezwaar is om tewerk te gaan zoals voorzien.

Het gaat steeds om gemeente- of provinciewegen die heraanlegd of gemoderniseerd moeten worden.

Het gaat niet om het onderhoud, maar om een modernisering.

Op die manier kan de grote investering door de Staat gedragen worden, terwijl de gemeente het onderhoud of de jaarlijkse behandeling op zich neemt.

Het is natuurlijk met de instemming van de gemeente die projecten moet voorstellen, dat de dossiers samengesteld zullen worden en voorgesteld aan een Provinciale Commissie voor wegeninfrastructuur.

Die Commissie, waarin ambtenaren van Openbare Werken en van Verkeer zitting hebben, bestaat uit vertegenwoordigers van de provincie, ook weer van de rijkswacht en de verschillende gemeentelijke administraties volgens een formule te bepalen bij koninklijk besluit. Deze Commissie heeft de taak om alle projecten te onderzoeken die voorgesteld zullen worden door de gemeenten en een globaal voorstel te doen voor de provincie.

Dit project zal dan bij Openbare Werken belanden, dat het op zijn beurt voor akkoord zal doorsturen aan het Gewest. Wanneer het Gewest zijn akkoord gegeven zal hebben, zal het departement Openbare Werken dit project uitvoeren alsof het een dossier was dat behoort tot zijn bevoegdheid voor grote infrastructuurwerken.

Wanneer het dossier opgeleverd is, wordt het geheel overgedragen aan de gemeente die voor het onderhoud zal moeten instaan, zoals voor de andere delen van haar wegennet.

Het is duidelijk dat het moeilijk zal zijn om het eerste jaar projecten uit te voeren, met gebruik van de kredieten die daartoe bestemd zijn.

Er zullen dus onvermijdelijk dossiers in aanmerking moeten komen die reeds klaar zijn en die uitgewerkt werden, hetzij op verzoek van de gemeenten, hetzij door provinciale technische diensten.

In die omstandigheid rijst de vraag naar het honorarium van deze laatsten.

Il faut évidemment chaque fois utiliser d'autres représentants de l'administration communale, de la police communale, etc.

Les fonctionnaires généraux du département des Travaux publics sont d'ailleurs chargés de veiller à établir une certaine coordination.

Le dernier sujet du présent projet de loi est celui qui parle de la réfection de voiries communales.

C'est évidemment celui qui entraîne le plus de remarques.

On a pensé que la loi sur la régionalisation s'opposait à une telle réorientation.

Le Conseil d'Etat l'a examinée et a déclaré qu'il n'y avait aucune objection à procéder ainsi qu'il est prévu.

Il s'agit toujours de voiries provinciales ou communales qui ont besoin d'être réfectionnées ou modernisées.

Il ne s'agit certainement pas de l'entretien mais d'une modernisation profonde.

De cette façon le gros investissement peut être pris en charge par l'Etat, laissant à la commune le soin d'assurer l'entretien ou le traitement annuel.

C'est évidemment avec l'accord de la commune qui devra proposer des projets, que les dossiers seront collectés et soumis à une Commission provinciale d'infrastructure routière.

Cette Commission, dans laquelle siègent des fonctionnaires des Travaux publics et des Communications, comprend des représentants de la province, et à nouveau de la gendarmerie et des différentes administrations communales suivant une formule qui sera déterminée par un arrêté royal. Cette Commission est chargée d'examiner tous les projets qui lui seront soumis par les communes et de faire une proposition globale pour la province.

Ce projet reviendra alors au département des Travaux publics qui à son tour l'enverra à la Région pour accord. Lorsque l'accord aura été donné par la Région, le département des Travaux publics réalisera le projet comme s'il s'agissait d'un dossier de sa compétence de grandes infrastructures.

Lorsque le dossier aura été réceptionné, le tout sera restitué à la commune, à charge pour elle de l'entretenir comme les autres parties de son réseau routier.

Il est clair que la première année, il sera difficile de réaliser les projets permettant d'utiliser les crédits prévus à cet effet.

Il y aura donc inévitablement à prendre en considération les dossiers qui sont déjà prêts et qui ont été élaborés soit à la demande des communes, soit par les services techniques provinciaux.

Dans ces conditions se pose la question des honoraires de ces derniers.

Wij hebben besloten dat die honoraria door de Staat gedragen kunnen worden.

Ook moeten de problemen worden onderzocht die zich zullen stellen, wanneer tot onteigening zal moeten worden overgegaan.

Het is duidelijk dat wanneer de Staat onteigent, hij dit alleen kan door bemiddeling van het Comité tot aankoop van onroerende goederen voor rekening van de Staat.

Dit neemt normaal een nogal lange tijd in beslag.

De gemeente die wenst dat een project vlug wordt uitgevoerd, heeft er dus alle belang bij zelf de aankoop of de onteigening te verwezenlijken, want bij haar is de procedure veel soepeler.

Vanaf het ogenblik waarop de terreinen aan de gemeente toebehoren, worden ze ter beschikking gesteld van het Wegenfonds, evenals de wegzate die gomoderniseerd dient te worden. Na de werken komen alle terreinen in de wegzate of haar annexen opnieuw naar de gemeente.

Om het geheel te verwezenlijken, heeft de Regering voorzien in de heroriëntatie van een bedrag van 7 500 000 000 frank.

Het is duidelijk dat het geld, voor al wat het wetsontwerp betreft, afgenomen moet worden op de kredieten ter beschikking gesteld van het Wegenfonds.

Hieruit volgt dat de huidige grote dossiers van het programma van de rijkswegen gespreid zullen worden.

Dat is het rechtstreekse reële gevolg van de wil tot heroriëntering van de kredieten die ter beschikking worden gesteld van Openbare Werken voor het bouwen van wegen.

Dat is de inhoud van het ontwerp, waarvan de tekst zeer kort is, maar dat belangrijke opties bevat, vermits de doelstellingen van het Wegenfonds en zijn mogelijkheden grondig worden gewijzigd.

II. Algemene bespreking

Verscheidene leden vragen nadere gegevens over de bedragen uitgetrokken voor de uitvoering van dit ontwerp. Op welke post zullen zij worden aangerekend en hoe zullen zij ter beschikking worden gesteld ?

Hoe zal het Parlement controle uitoefenen op de besteding van die kredieten ?

Hoe zullen zij worden uitgesplitst per gewest ?

De Minister antwoordt dat volgens de Regeringsmededeling van maart 1984 een krediet van maximum 7,5 miljard toegekend kan worden om de kredieten van het departement van Openbare Werken te heroriënteren.

Dat krediet heeft niet alleen betrekking op de wegen, maar ook op de gebouwen en de waterwegen.

Nous avons décidé que les honoraires pouvaient être pris en considération par l'Etat.

Il faudra encore examiner les problèmes qui se poseront lorsque qu'il y aura lieu de procéder à une expropriation.

Il est clair que lorsque l'Etat exproprie, il ne peut le faire que par le canal du Comité d'acquisition de biens immeubles pour compte de l'Etat.

Ceci demande généralement un délai assez long.

Donc, la commune qui est pressée de voir aboutir un projet, a tout intérêt à effectuer elle-même les acquisitions ou expropriations car la procédure chez elle est beaucoup plus souple.

A partir du moment où les terrains appartiennent à la commune, ils sont mis à la disposition du Fonds des Routes comme l'assiette même de la chaussée qu'il faut moderniser. A la fin des travaux, la commune retrouvera tous ses terrains dans l'assiette de la route ou de ses annexes.

Pour réaliser l'ensemble de ces opérations, le Gouvernement avait prévu la réorientation d'un montant de 7 500 000 000 de francs.

Il est clair que l'argent nécessaire à la mise en œuvre du projet de loi doit être prélevé sur les crédits mis à la disposition du Fonds des Routes.

Il en découlera inévitablement un étalement des grands dossiers actuellement au programme des voiries de l'Etat.

Ceci est la conséquence réelle et immédiate de la volonté de réorientation des crédits mis à la disposition du département des Travaux publics pour la réalisation des routes.

Voilà le contenu de ce projet dont le libellé est extrêmement court mais qui entraîne des options importantes puisque nous modifions profondément les objectifs du Fonds des Routes et ses possibilités.

II. Discussion générale

Plusieurs membres demandent des précisions chiffrées quant aux montants prévus pour la mise en œuvre de ce projet. Où ces crédits seront-ils imputés et comment seront-ils débloqués ?

De quelle manière s'exercera le contrôle parlementaire sur l'utilisation de ces crédits ?

Quelle sera leur répartition par région ?

Le Ministre répond que selon la déclaration gouvernementale du mois de mars 1984, un crédit plafonné à 7,5 milliards peut être accordé à des travaux de réorientation des crédits du département des Travaux publics.

Ce crédit ne vise pas seulement les routes, mais également les bâtiments et les voies hydrauliques.

In het eerste stadium zal dat krediet slechts worden gebruikt voor de wegen nadat de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet tot wijziging van de bevoegdheid van het Wegenfonds hebben goedgekeurd.

Na het goedkeuren van andere wetsbepalingen over de gebouwen en de waterwegen, zullen de verdeelsleutels tussen de drie bedoelde sectoren worden vastgesteld.

Op de begroting van 1985 is een bijzonder krediet van één miljard frank uitgetrokken voor werken aan de gevaarlijke punten van het wegnnet (art. 533.08).

De heraanleg van de wegen, rioleringen en voetpaden is opgenomen in het artikel over de aanleg, inrichting en uitrusting van de autosnelwegen en rijkswegen (art. 533.01).

Het bedrag bestemd voor die verschillende werken zal over die werken worden verdeeld naarmate de aanvragen binnenlopen en, wat de wegen betreft, volgens de voorrang bepaald door de commissies voor wegeninfrastructuur.

Voor het programma van de Provinciale Commissies voor wegeninfrastructuur ziet de verdeelsleutel er uit als volgt :

- 52,75 pct. voor Vlaanderen;
- 7,82 pct. voor Brussel;
- 39,43 pct. voor Wallonië.

Verder zij nog opgemerkt dat het evenwicht op de totale begroting van het departement van Openbare Werken niet wordt verbroken.

Verscheidene leden vragen welk bestek gebruikt zal worden voor die werken.

De Minister antwoordt dat het modelbestek 150 van de Staat als basisbestek gebruikt zou moeten worden.

Er bestaan immers verschillen tussen het bestek van het Vlaamse en het bestek van het Waalse Gewest enerzijds en tussen de bestekken van de gewesten en die van de Staat anderzijds.

Om duidelijke redenen van praktische aard dient bijgevolg alleen te worden verwezen naar het bestek 150 van de Staat en dienen de bestaande projecten die op basis van een ander bestek werden opgesteld, daaraan te worden aangepast.

Twee commissieleden willen vernemen of de Staat eventueel de bijkomende werken voor zijn rekening zal nemen, die volgen uit de heraanleg van wegen, bijvoorbeeld elektriciteitswerken, aansluiting van rioleringen, wijzigingen in water-, gas-, kabelnetleidingen, enz.

De Minister deelt mee dat zijn departement die elektriciteitswerken niet zal bekostigen, evenmin trouwens als het verleggen van leidingen en kabels ten gevolge van wegenwerken.

Meer bepaald wat de rioleringen betreft, zal het Departement de aansluiting van de aanpalende gebouwen op het rioolnet evenmin bekostigen.

Dans un premier stade, ce crédit ne pourra être utilisé pour les routes qu'après l'adoption par les Chambres législatives du projet de loi modifiant la compétence du Fonds des Routes.

Ultérieurement, après le vote d'autres dispositions légales concernant les bâtiments et les voies hydrauliques les clés de répartition entre les trois secteurs visés seront déterminées.

Pour le budget 1985, un crédit spécial d'un milliard de francs est prévu pour les travaux concernant les « points noirs » (art. 533.08).

Les travaux relatifs à la réfection des routes, des égouts et des trottoirs sont englobés dans l'article relatif à la construction, l'aménagement et l'équipement des autoroutes et routes de l'Etat (art. 533.01).

La somme affectée à ces différents travaux sera répartie entre ceux-ci au fur et à mesure des demandes et, en tenant compte pour les routes, des priorités proposées par les commissions d'infrastructure routière.

La clé de répartition prévue pour le programme des Commissions provinciales d'infrastructure routière est la suivante :

- 52,75 p.c. pour la Flandre;
- 7,82 p.c. pour Bruxelles;
- 39,43 p.c. pour la Wallonie.

Il est à noter également que pour le budget global du département des Travaux publics, les équilibres de répartition ne changent pas.

Plusieurs membres de la Commission désireraient savoir quel cahier des charges serait utilisé pour les travaux.

Le Ministre précise que le cahier des charges de référence devrait être le cahier type 150 de l'Etat.

En effet, il existe des divergences entre le cahier des charges des Régions flamande et wallonne d'une part et entre les cahiers des charges régionaux et le cahier des charges de l'Etat d'autre part.

Pour des raisons pratiques évidentes, il convient dès lors de faire référence au seul cahier des charges 150 de l'Etat et d'adapter les projets existants conçus en fonction d'un autre cahier des charges que celui de l'Etat.

Deux intervenants s'informent sur l'éventuelle prise en charge par l'Etat des travaux annexes occasionnés par la réfection de la voirie, tels que les travaux d'électricité, les raccordements d'égouts, les modifications apportées aux conduites d'eau, de gaz, de télédistribution, etc.

Le Ministre précise que son département ne prendra pas en charge les travaux d'électricité. Il y a lieu de préciser qu'il en sera de même pour les conduites et câbles à déplacer en raison des travaux de voiries.

En ce qui concerne plus particulièrement les égouts, la même solution sera adoptée pour ce qui est du raccordement, à l'égout, des immeubles riverains.

Verscheidene sprekers vragen meer informatie over de instelling, de samenstelling en de werkwijze van de Commissies voor wegeninfrastructuur, evenals over de uitwerking van de criteria.

Het antwoord van de Minister luidt als volgt :

De samenstelling van de Commissies voor wegeninfrastructuur zullen geregeld worden bij koninklijk besluit (cf. tweede lid van § 5 van het ontwerp).

Op dit ogenblik wordt aan de volgende samenstelling gedacht :

Voorzitter : een inspecteur-generaal, ingenieur van Bruggen en Wegen.

Leden :

— de hoofdinspecteur-directeur voor de Openbare Werken van de betrokken provincie, die bevoegd is voor de rijkswegen. Hij zal de voorzitter kunnen vervangen;

— de directeur van de technische diensten van de provincie tot wiens bevoegdheid de wegen behoren;

— op voorstel van de gewestexecutieve een door haar gemachtigde ambtenaar;

— de provinciedirecteur voor stedenbouw en ruimtelijke ordening van het gewestelijk bestuur;

— een vertegenwoordiger van de bestendige deputatie;

— vertegenwoordigers van de gemeenten, wier aantal door de Ministerraad zal worden vastgesteld om een evenwichtige vertegenwoordiging te verkrijgen.

Verscheidene Commissieleden maken voorbehoud omtrent de criteria op basis waarvan de Commissies voor wegeninfrastructuur kunnen bepalen welke werken bij voorrang uit te voeren zijn.

Er zij eerst op gewezen dat de criteria bepaald zullen worden bij in ministerraad overlegd koninklijk besluit (cf. eerste lid van § 5 van het ontwerp).

Voorlopig worden de volgende criteria voorgesteld :

a) *Belangrijkheid en aard van het verkeer*

- Zwaar verkeer, industrieel vervoer.
- Openbaar vervoer.
- Aantal ongevallen.
- Dichtheid van het wegverkeer.
- Aandeel van de wielrijders.
- Aandeel van de voetgangers.
- Factoren die verkeer meebrengen : school, industriezone, kunstcentrum, sportcentrum, enz.

Plusieurs membres demandent des informations plus précises quant à la formation, la composition et le fonctionnement des Commissions d'infrastructure routière, ainsi que l'élaboration des critères de sélection.

Le Ministre expose ce qui suit :

La composition des Commissions d'infrastructure routière sera déterminée par arrêté royal (cf. alinéa 2 du § 5 du projet).

Actuellement on prévoit la composition suivante :

Président : un inspecteur général, ingénieur des Ponts et Chaussées.

Membres :

— l'ingénieur en chef-directeur des Travaux publics de la province concernée, compétent pour les routes de l'Etat. Celui-ci sera également président suppléant;

— le directeur des services techniques de la province qui a les routes dans ses attributions;

— sur proposition de l'Exécutif régional un fonctionnaire délégué par lui;

— le directeur provincial de l'urbanisme et de l'administration régionalisée de l'aménagement du territoire;

— un représentant de la députation permanente;

— un certain nombre de mandataires communaux déterminé par le Conseil des Ministres afin d'obtenir une représentation équilibrée.

Plusieurs membres de la Commission ont émis des réserves à propos des critères qui devront permettre aux Commissions d'infrastructure routière de sélectionner les travaux à réaliser par priorité.

Rappelons tout d'abord que ces critères seront fixés par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres (cf. § 5, alinéa 1^{er} du projet).

Provisoirement les critères suivants sont retenus :

a) *Importance et nature de la circulation*

- Trafic lourd, transports industriels.
- Transport public.
- Nombre d'accidents.
- Densité du trafic routier.
- Importance des cyclistes.
- Importance des piétons.
- Facteurs générateurs de trafic : école, zone industrielle, centre artistique, centre sportif, etc.

b) *Belangrijkheid van de verbinding*

- Tussen twee rijkswegen of als onderdeel van het rijks-wegennet.
- Tussen twee of meer gemeenten of tussen administratieve arrondissementen of tussen provincies.
- Omleggingsroute bij ongeval of bij verzadiging van een rijksweg of een autosnelweg.
- Verbinding tussen economische centra.
- Alternatieve route tijdens de piekuren.
- Dichtheid van het wegennet.
- Opneming in het programma voor modernisering of verbetering van het wegennet in goede staat.

c) *Milieu problemen*

- Vlotte toegang van het verkeer tot het rijksnet.
- Omlegging rond een bebouwde kom.
- Veiligheid.
- Gevaar van verontreiniging.
- Welzijn van de inwoners.

d) *Beschadigingsgraad van de weg met inachtneming van de bovengenoemde criteria*

In verband met die criteria komt er kritiek op het feit dat zij teveel ruimte laten voor subjectiviteit.

De Minister van Openbare Werken merkt op dat het juist verkieslijk is te werken met soepele criteria, veeleer dan met streng becijferde criteria, zoals sommige leden van de Commissie gewenst hadden.

Zo kan tevens elk geval afzonderlijk worden beschouwd en kunnen de eigen kenmerken ervan worden bepaald. Het zou evenmin mogen gebeuren dat de nodige werken, enkel wegens een kwestie van becijferde criteria, niet kunnen worden uitgevoerd, zoals bijvoorbeeld voor de dossiers in verband met de opstelling van driekleurige verkeerslichten, die behandeld worden in de Bijzondere Commissie voor de Verkeersveiligheid.

Sommige sprekers wensen te vernemen wie de bouwheer zal zijn wanneer het Rijk werken uitvoert aan de gemeentewegen, omdat die toestand aanleiding kan geven tot juridische problemen inzake de verantwoordelijkheid.

Zal het Wegenfonds aanvaarden om projecten uit te voeren waarvan het zelf niet de ontwerper is en zal het de daaraan verbonden honoraria ten laste nemen?

De Minister verklaart dat het Wegenfonds de bouwheer zal zijn, aangezien op zijn begroting de werken zullen worden uitgevoerd, en dat zijn diensten de ontwerpen zullen opmaken

b) *Importance de la liaison*

- Entre deux routes de l'Etat ou inscription dans le réseau de l'Etat.
- Entre deux ou plusieurs entités communales ou entre arrondissements administratifs ou entre provinces.
- Itinéraire de déviation en cas d'accident ou de saturation sur une route de l'Etat ou autoroute.
- Liaison entre centres économiques.
- Itinéraire de délestage aux heures de pointe.
- Densité du réseau routier.
- Intégration dans le programme de modernisation ou d'aménagement du réseau routier en bon état.

c) *Problème d'environnement*

- Accès aisé du trafic vers le réseau de l'Etat.
- Contournement de localité.
- Sécurité.
- Danger de pollution.
- Confort des habitants.

d) *Degré de dégradation de la route en tenant compte des critères repris ci-avant*

La critique émise à propos de ces critères était que ceux-ci laissent une trop grande place à la subjectivité.

Le Ministre des Travaux publics a fait remarquer qu'il était justement préférable de travailler sur des critères souples plutôt que sur des critères mathématiques chiffrés comme certains membres de la Commission en avaient émis le souhait.

D'autre part, cela permettra d'individualiser chaque cas et de mettre en évidence ses caractéristiques propres. Il ne faudrait pas non plus que pour une simple question de critères chiffrés, les travaux nécessaires ne soient pas exécutés, comme c'est le cas pour les dossiers relatifs au placement de feux tricolores et discutés à la Commission spéciale de la Sécurité routière.

Plusieurs intervenants voudraient savoir qui sera le maître de l'ouvrage, lorsque l'Etat effectuera des travaux à la voirie communale, cette situation pouvant être à l'origine de problèmes juridiques en matière de responsabilité.

De plus, le Fonds des Routes acceptera-t-il de mettre en œuvre des projets dont il n'a pas été l'auteur et de prendre en charge les frais d'honoraires y afférents?

Le Ministre explique que le maître d'œuvre sera le Fonds des Routes puisque c'est sur son budget que seront réalisés les travaux et que ce sont ses services qui établiront les projets.

In verband met de projecten die reeds door de gemeenten of de provincies zijn opgesteld, staat het vast dat het Wegenfonds de honoraria van de ontwerper voor zijn rekening zal nemen.

Een lid veronderstelt dat de Staat niet alleen zal bijdragen om de veiligheid te verhogen op de gevaarlijke kruispunten, maar ook op alle andere gevaarlijke plekken van het wegennet.

De Minister bevestigt dat met de gevaarlijke plekken niet alleen bedoeld worden de gevaarlijke kruispunten, maar ook elk weggedeelte waarvan de vormgeving oorzaak van ongevallen kan zijn (bijvoorbeeld: plantengroei die het uitzicht belemmert, een slecht ontworpen bocht...).

Door een ander lid daarover ondervraagd, verklaart de Minister dat het ontwerp ook bedoeld is voor de grote verkeerswegen.

Een spreker heeft vragen omtrent het tijdstip van de overdracht van de werken aan de gemeente. Gebeurt dat bij de definitieve dan wel bij de voorlopige oplevering? Wanneer eindigt de opdracht van de Staat?

De Minister antwoordt dat de overdracht plaatsvindt bij de voorlopige oplevering en dat de sneeuwruiming op de wegen waarop het Wegenfonds werken zal hebben uitgevoerd, ten laste valt van de gemeente zodra de werken zijn overgedragen.

Een lid merkt op dat de Raad van State van oordeel is dat de overdracht bij de definitieve oplevering plaatsvindt.

Dezelfde spreker vraagt of de onteigeningen die door de gemeente worden uitgevoerd, ook ten laste van de gemeente blijven.

De Minister verklaart dat het beter zou zijn dat de gemeenten zelf de nodige onteigeningen uitvoeren. Het Wegenfonds is immers verplicht via de Comités tot aankoop van onroerende goederen te gaan om de nodige onteigeningen uit te voeren, wat tot gevolg heeft dat de onteigeningsprocedure wordt verlengd en zelfs twee jaren kan duren.

Een ander lid wenst te weten wat precies wordt verstaan onder « voetpad ».

Die term dient in de gebruikelijke betekenis te worden verstaan: voetpad en berm zijn niet hetzelfde.

Daarbij veronderstelt het begrip voetpad een constructie in hard materiaal.

Verschillende leden beklemtonen het feit dat de werken krachtens dit ontwerp in geen geval kunnen worden uitgevoerd zonder de voorafgaande toestemming van de betrokken gemeenten, neergelegd in een overeenkomst.

Dit geldt in het bijzonder voor de werken aan de voetpaden en de rioleringen, geregeld in paragraaf 6 van het enig artikel, omdat die toestemming daarin niet uitdrukkelijk is vermeld.

En ce qui concerne les projets d  j établis par les communes ou les provinces, il est bien certain que le Fonds des Routes prendra en charge les frais d'honoraire de l'auteur du projet.

Un membre suppose que l'intervention de l'Etat s'effectuera non seulement pour remédier aux carrefours dangereux, mais aussi pour tous les autres « points noirs » du réseau routier.

Le Ministre confirme qu'en effet, par l'expression « point noir », on ne vise pas seulement les carrefours dangereux mais également toute portion de voirie dont la configuration constitue une source d'accident (exemple: végétation masquant la vue, virage mal dessiné...).

A la demande d'un autre membre, le Ministre confirme également que les chemins de grande communication sont bien visés par le présent projet.

Un intervenant s'interroge sur le moment de la remise des travaux à la commune. Aura-t-elle lieu lors de la réception définitive ou de la réception provisoire? Quand cessera la mission de l'Etat?

Le Ministre répond que la remise s'effectuera à la réception provisoire et que le déneigement des voiries sur lesquelles le Fonds des Routes aura réalisé des travaux sera à charge de la commune dès la remise des travaux.

Un membre de la Commission fait toutefois remarquer que le Conseil d'Etat considère quant à lui que la remise s'effectue à la réception définitive.

Le même intervenant demande en outre si les expropriations réalisées par la commune resteraient à sa charge.

Il serait préférable, déclare le Ministre, que les communes réalisent elles-mêmes les expropriations nécessaires. En effet, le Fonds des Routes est obligé de passer par les Comités d'acquisition d'immeubles pour réaliser les expropriations nécessaires, ce qui a pour conséquence d'allonger la procédure d'expropriation, celle-ci pouvant durer deux ans.

Un autre membre souhaite une définition précise du terme « trottoir ».

Il s'agit de comprendre ce terme dans son sens habituel; il n'y a pas lieu d'assimiler trottoir et accotement.

D'autre part, les trottoirs supposent une construction en matériaux durs.

Plusieurs membres insistent sur le fait qu'il est bien clair qu'en aucun cas des travaux ne pourront être effectués en vertu du présent projet sans l'accord préalable des communes concernées, concrétisé par une convention.

Ceci particulièrement pour les travaux aux trottoirs et aux égouts, prévus au paragraphe 6 de l'article unique, cet accord n'y étant pas expressément mentionné.

De Minister verklaart daaromtrent dat er altijd een overeenkomst zal zijn, waarin de toestemming van de gemeenten voor de uitvoering van de werken is opgenomen.

Er is bovendien geen sprake van dat aan de gemeenten werken zouden worden opgelegd.

Een ander lid is het met dit ontwerp niet eens.

Hij zou het logischer vinden dat aan de gemeenten rechtstreeks de nodige financiële middelen worden toegekend voor de uitvoering van die werken. Zijn grootste bezwaar is dat het ontwerp raakt aan de bevoegdheid van de Gewesten. Hij meent overigens dat in dit geval de Raad van State een opportuiniteitsadvies heeft verstrekt. Hij is het ook niet eens met de formule voor de verdeling van de kredieten per Gewest, die overeenstemt met de officiële verdeelsleutel voor de gewestelijke dotaties bepaald in artikel 5 van de wet van 9 augustus 1980, waarmee hij niet akkoord gaat.

De volgende spreker stelt de Minister een aantal vragen :

Is de vastlegging van 7,5 miljard gewaarborgd ? Is er een overeenkomst tussen de Staat en de Gewesten om de kredieten billijk te verdelen ? Waarom kunnen de kredieten niet ter beschikking van de Gewesten worden gesteld ?

De Minister antwoordt dat de uitgetrokken kredieten geïntegreerd blijven in het fysisch programma, ook al worden ze niet uitgegeven.

De programma's van de werken kunnen worden opgenomen in de vorm van ramingen, die aangepast zullen worden op basis van de vastleggingen.

Ook kan aan de begroting een bijlage worden toegevoegd in de vorm van een driejarenprogramma.

De Minister verklaart dat de wet van 9 augustus 1980 hem verhindert de beschikbare kredieten aan de Gewesten over te dragen.

Ook herinnert de Minister eraan dat de Gewesten op de hoogte zullen worden gehouden van de programma's, enerzijds door hun vertegenwoordiging in de Provinciale Commissies voor de wegeninfrastructuur en anderzijds omdat de instemming van de Gewesten vereist is.

Een andere spreker verklaart dat het ontwerp twee delen omvat :

- 1° Tegemoetkoming voor wegen op het Staatsdomein;
- 2° Tegemoetkoming voor wegen buiten het Staatsdomein.

De Provinciale Commissies voor wegeninfrastructuur zullen volgens § 5 van het ontwerp provinciaal zijn. Zullen er dan negen zijn ?

Hoeveel Commissies Ongevallen Verkeer (C.O.V.) zullen er zijn ?

Suite à cette remarque, le Ministre déclare qu'il y aura toujours une convention reprenant l'accord des communes sur la réalisation des travaux.

De plus, il n'est pas question d'imposer des travaux aux communes.

Un membre expose, d'autre part, qu'il n'est pas d'accord avec ce projet.

Il trouverait plus logique d'accorder directement aux communes les moyens financiers nécessaires à l'exécution de ces travaux. Son objection la plus fondamentale est que ce projet porte atteinte à la compétence des Régions. Il estime d'ailleurs qu'en l'occurrence, le Conseil d'Etat a rendu un avis d'opportunité. Il n'est pas d'accord non plus sur la formule de répartition des crédits par Région, qui correspond à la clef de répartition officielle pour les dotations régionales prévues à l'article 5 de la loi du 9 août 1980 qu'il conteste par ailleurs.

L'intervenant suivant pose une série de questions au Ministre :

Peut-on garantir l'engagement des 7,5 milliards ? Existe-t-il un accord entre l'Etat et les Régions pour répartir équitablement les crédits ? Pourquoi n'est-il pas possible de mettre les crédits à la disposition des Régions ?

A ces questions le Ministre répond que les crédits prévus resteront intégrés au programme physique, même si on ne les dépense pas.

Les programmes de travaux pourront être repris sous forme d'estimation, qui seront ajustées en fonction des engagements.

Il est également possible de prévoir une annexe au budget sous forme de programme triennal.

Le Ministre précise que la loi du 9 août 1980 l'empêche de transférer les crédits prévus vers les Régions.

D'autre part, le Ministre rappelle que les Régions seront tenues au courant des programmes, d'une part parce qu'elles sont représentées au sein des Commissions provinciales d'infrastructures routières et d'autre part, l'accord des Régions est nécessaire.

Un autre intervenant expose que le projet de loi comprend deux parties :

- 1° Intervention sur le domaine de l'Etat;
- 2° Intervention en dehors du domaine de l'Etat.

Les Commissions provinciales d'infrastructures routières (C.I.R.) seront, selon le § 5 du projet, provinciales; y en aura-il 9 ?

Combien y aura-t-il de Commissions contre les accidents de la route ?

Spreker verklaart volledig achter de doelstellingen te staan die het ontwerp nastreeft en die als volgt kunnen worden samengevat :

§ 5 beoogt de veiligheid te verbeteren;

§ 6 is bedoeld om rationeler te werken.

Hij merkt echter op dat de tekst bepaalt dat de Provinciale Commissies voor wegeninfrastructuur programma's zullen « vastleggen » en vraagt daarom wat het juridisch statuut is van die commissies, indien het ontwerp geen bevoegdheden delegeert; of zullen die commissies alleen maar programma's « voorstellen » ?

Anderzijds is er ook de vraag of de fysische programma's, elk jaar opgesteld om de begroting te verantwoorden, de werken zullen opnemen waarin dit ontwerp voorziet.

Spreker vraagt eveneens wat onder « agglomeratie » begrepen dient te worden en of de parkeerterreinen en de tenlasteneming door het Wegenfonds van elektrische installaties eveneens onder het ontwerp vallen.

Er valt op te merken dat een van de motieven van het ontwerp, namelijk de snelle uitvoering van de werken, niet geldt voor de rioleringen, aangezien deze aan een collector dienen te worden verbonden, wat tot de bevoegdheid van de gemeenten behoort.

Inzake rioleringen zal er dus steeds een probleem blijven van coördinatie van de werken, die enerzijds worden uitgevoerd door het Wegenfonds (de riolering) en anderzijds door de gemeente (de collector).

Ten slotte wenst hij te vernemen of het ontwerp betrekking heeft op de herstellingen, de heraanleg, dan wel het onderhoud van de wegen.

In verband met de Provinciale Commissies voor wegeninfrastructuur antwoordt de Minister dat er inderdaad elf zullen zijn, waarvan drie voor de provincie Brabant.

De opmerking over de bevoegdheden die aan die Commissies worden verleend, acht hij zeer terecht. De tekst van § 5 moet worden gewijzigd in die zin dat het woord « vastgelegd » wordt vervangen door het woord « voorgesteld ».

Het woord « agglomeratie » dient te worden begrepen als een geheel van bouwwerken : het betreft een bebouwd gebied.

De Minister herinnert eraan dat de bestaande wetgeving hem de mogelijkheid biedt om parkeerplaatsen aan te leggen op het Staatsdomein en dat het niet de bedoeling van het ontwerp is dat Openbare Werken de openbare verlichtingsinstallaties op zich neemt.

Er is dus geen enkel probleem voor de coördinatie tussen de werken die uitgevoerd worden door het Wegenfonds en de werken van de gemeenten.

Een lid merkt op dat de term « herstelling » in het Frans « réparation » betekent en niet « réfection », dat volgens hem in het Nederlands geen equivalent heeft.

L'intervenant déclara adhérer totalement aux buts poursuivis par le projet, qui peuvent se résumer comme suit :

Le § 5 vise la sécurité;

Le § 6 vise à travailler plus rationnellement.

Cependant, il fait remarquer que le texte prévoit que les Commissions provinciales d'infrastructures routières vont « établir » des programmes, et demande dès lors, quel est le statut juridique de ces commissions si le projet n'opère pas une délégation de pouvoir ou alors vont-elles seulement « proposer » des programmes ?

D'autre part, la question est également posée de savoir si les programmes physiques, établis chaque année pour justifier le budget, reprendront les travaux prévus par le projet en discussion.

L'intervenant demande également ce qu'il faut entendre par « agglomération » et si les parkings et la prise en charge par le Fonds des Routes d'installations électriques, sont visés par le projet.

Il faut remarquer qu'un des motifs qui justifie le projet, à savoir la rapidité d'exécution des travaux ne vaut pas en matière d'égouts puisque ceux-ci devront être raccordés à un collecteur, ce qui est de la compétence des communes.

Dès lors, se posera toujours en matière d'égouts, un problème de coordination des travaux réalisés d'une part par le Fonds (l'égout), d'autre part par la commune (le collecteur).

Enfin, il voudrait savoir si le projet vise les réparations, la réfection ou l'entretien des voiries.

En ce qui concerne les Commissions provinciales d'infrastructures routières, le Ministre répond qu'il y en aura effectivement onze, dont trois pour la province de Brabant.

D'autre part, il reconnaît comme parfaitement fondée la remarque concernant les pouvoirs accordés aux Commissions provinciales d'infrastructures routières. Il faudrait modifier le texte du § 5 et remplacer le terme « établis » par « proposés ».

Le mot « agglomération » doit être compris comme un ensemble de constructions, il s'agit d'une zone bâtie.

Le Ministre rappelle que la législation existante lui permet de réaliser des parkings sur le domaine de l'Etat et que le projet ne vise pas la prise en charge par les Travaux publics des installations d'éclairage public.

Dès lors, aucun problème ne se pose pour ce qui est de la coordination des travaux, exécutés par le Fonds et ceux réalisés par les communes.

Le terme « herstelling » désigne les réparations et non pas les réfections qui n'a pas d'équivalent en néerlandais.

Hij wil hiervoor een oplossing omdat herstellingswerken onder de lopende uitgaven vallen en niet onder de investeringsuitgaven.

De Minister merkt op dat er teveel bezwaren zijn om af te wijken van de bedoeling van het ontwerp door ook de herstellingen erin op te nemen, bijvoorbeeld die welke noodzakelijk zijn als gevolg van winterschade. Desondanks kan de toestand van de wegen, als gevolg van beschadiging in de winter, zo slecht worden dat later toch moet worden overgegaan tot heraanleg, met nog grotere kosten.

In verband met de vraag over de kredietoverdracht naar de Gewesten, verduidelijkt de steller van de vraag dat hij het feit bedoelde dat de Gewesten *ristorno's* op de verkeersbelasting kunnen verkrijgen.

Een lid vraagt dat « de vertegenwoordiging van de buurtcomités » zou worden vervangen door « de vertegenwoordigers van de gemeenteraden ».

De Minister is het daarmee eens.

Een lid van de Commissie stelt de Minister vragen over de verdeling van de 7,5 miljard kredieten.

De Minister herinnert eraan dat oorspronkelijk gepland was dit bedrag te verdelen over drie sectoren, namelijk de Waterwegen, de Gebouwen en de Wegen.

De voorgestelde verdeelsleutel met betrekking tot de Provinciale Commissies voor wegeninfrastructuur, is die van de dotaties aan de Gewesten.

Voor de Commissies Ongevallen Verkeer is geen verdeelsleutel vastgesteld. De verdeling van de kredieten zal geschieden op basis van het onderzoek van de gevallen in de Commissie.

De werken betreffende de rioleringen en de voetpaden zullen worden uitgevoerd naar gelang van de infrastructurele behoeften van de Staat.

De Minister preciseert dat de gebruikelijke evenwichten in de begroting worden behouden.

Ondervraagd over de met de Gewesten gesloten akkoorden, antwoordt de Minister met de lezing van de brief die hij aan de Voorzitters van de Executieven heeft gezonden en van het hem door de Voorzitter van de Vlaamse Executieve verstrekte antwoord. De Minister preciseert dat hij geen antwoord heeft ontvangen van de Waalse Executieve.

Een lid merkt op dat de Gewestexecutieven geen enkele bevoegdheid hebben over de verdeling van nationale kredieten.

Met betrekking tot de vraag wanneer de opdracht van het Wegenfonds beëindigd is, verklaart de Minister dat er een onderscheid dient te worden gemaakt tussen twee stadia : de uitvoering van de werken en het onderhoud van de werken.

Wat de uitvoering van de werken betreft, is de opdracht van het Wegenfonds voltooid na de definitieve oplevering.

L'auteur de la remarque insiste sur la nécessité de trouver une solution car, dit-il, les travaux de réparation sont des dépenses courantes et non pas des dépenses d'investissements.

Le Ministre fait cependant remarquer qu'il y a trop d'obstacles pour dévier de l'objet du projet de loi en réalisant des réparations, notamment celles résultant des dégâts d'hiver. Ceci n'empêche cependant pas que, suite aux dégâts d'hiver, la voirie se détériore et qu'ultérieurement il faille procéder à sa réfection à plus grand frais.

En ce qui concerne la question relative au transfert des crédits vers les Régions, son auteur précise qu'il visait le fait que les Régions peuvent obtenir des ristournes sur les taxes de roulage.

Un membre souhaite que l'intervention des représentants des comités de quartier soit remplacée par celle des représentants des conseils communaux.

Le Ministre marque son accord sur cette proposition.

Un membre de la Commission interroge le Ministre sur la répartition des 7,5 milliards de crédit.

Le Ministre rappelle qu'à l'origine il était prévu de répartir ce montant entre trois secteurs à savoir, les Voies hydrauliques, les Bâtiments et les Routes.

En ce qui concerne les Commissions provinciales d'infrastructures routières, la clé de répartition prévue entre les Régions est celle des dotations.

Pour les Commissions contre les accidents de la route il n'y a pas de clé de répartition prévue. La répartition des crédits se fera selon l'examen des cas en Commission.

La réalisation de travaux relatifs aux égouts et aux trottoirs sera fonction des nécessités de l'infrastructure de l'Etat.

Le Ministre précise que les équilibres habituels du budget sont maintenus.

Interrogé sur les accords qui ont été conclus avec les Régions, le Ministre répond en donnant lecture de la lettre qu'il a envoyée aux Présidents des Exécutifs ainsi que de la réponse qui lui a été faite par le Président de l'Exécutif flamand. Le Ministre précise qu'il n'a pas eu de réponse de l'Exécutif wallon.

Un membre déclare que selon lui les Exécutifs régionaux n'ont aucune compétence concernant la répartition des crédits nationaux.

A la question de savoir quand prend fin la mission du Fonds des Routes, le Ministre dit qu'il y a lieu de distinguer deux périodes : l'exécution des travaux et l'entretien des travaux.

Pour ce qui concerne l'exécution des travaux, la mission du Fonds prend fin à la réception définitive.

De gemeenten zijn verantwoordelijk met betrekking tot het onderhoud van de werken vanaf de voorlopige oplevering.

Na de definitieve oplevering zal de tienjarige aansprakelijkheid aan de gemeenten worden overgedragen voor de nog lopende termijn.

De Minister besluit met eraan te herinneren dat dit deel zal uitmaken van de met de gemeenten te sluiten overeenkomst.

Een commissielid vraagt welk bestek gebruikt zal worden.

Het bestek nr. 150 van de Staat zal als referentie dienen. De reeds uitgevoerde studies zullen opnieuw bekeken worden en aangepast worden aan het nr. 150. Deze aanpassing zou geen moeilijkheden mogen geven, aangezien ze voornamelijk de administratieve bepalingen betreft.

Een lid is van mening dat het paradoxaal is dat de Staat, die zelf al geld moet lenen om zijn begroting sluitend te maken, de gemeenten financieel gaat helpen via werken die het Wegenfonds in het kader van de in ontwerp zijnde wet zal uitvoeren.

Budgettaire aspecten

Volgens de verklaringen van de Minister in de Commissie zal het geld, nodig voor de uitvoering van de in dit wetsontwerp bedoelde werken, voorafgenomen worden op de kredieten er beschikking gesteld van het Wegenfonds. Dit lijkt hem onmogelijk met de huidige kredieten van 50,2 miljard (begroting 1985).

Dit krediet wordt immers reeds volledig besteed aan :

- De betaling van interesten op vroeger aangegane leningen, kosten : 42,5 miljard frank;
- Personeel, lokalen, enz. : 3 miljard frank;
- Onderhoud, beheer autowegen : 5 miljard frank;
- Exploitatie B.E.E. : 2 miljard frank.

Dit betekent in feite dat het Wegenfonds thans reeds een tekort heeft van minstens 2 miljard frank om de lopende uitgaven te dekken.

Volgens de memorie van toelichting heeft de slechte financiële toestand van de gemeenten geleid tot uitstel van het onderhoud en modernisering van de wegen.

Uit voorgaande gegevens blijkt echter dat ook het Wegenfonds niet over de middelen beschikt en dus zelf bijkomende leningen zal moeten aangaan.

De Minister antwoordt dat de financiering van het Wegenfonds reeds besproken werd ter gelegenheid van de bespreking van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken en herinnert eraan dat het beleid van het Wegenfonds weinig afhankelijk is van de Minister van Openbare Werken, maar veeleer van de Ministers van

La responsabilité des communes concernant l'entretien des travaux commence après la réception provisoire.

La garantie décennale sera transférée aux communes après la réception définitive pour le laps de temps restant à couvrir.

Le Ministre conclut en rappelant que cela fera partie de la convention à passer avec les communes.

Un commissaire demande quel cahier des charges sera utilisé.

Le cahier des charges de référence sera le n° 150 de l'Etat. Les études déjà réalisées seront reprises et adaptées au n° 150. Cette adaptation ne devrait pas présenter de difficultés puisqu'elle ne concerne principalement que les clauses administratives.

Un membre estime qu'il y a paradoxe dans le fait que l'Etat qui doit déjà emprunter pour boucler son budget va aider financièrement les communes par le biais des travaux que le Fonds des Routes va réaliser dans le cadre de la loi en projet.

Aspects budgétaires

Il déclare que d'après les déclarations faites par le Ministre en Commission, les fonds nécessaires à la réalisation des travaux visés dans le projet seront prélevés sur les crédits mis à la disposition du Fonds des Routes. Ceci nous paraît impossible dans le cadre des crédits actuels s'élevant à 50,2 milliards (budget 1985).

Ces crédits sont en effet totalement affectés aux postes suivants :

- Paiement des intérêts sur les emprunts qui furent contractés antérieurement : 42,5 milliards de francs;
- Personnel, locaux, etc. : 3 milliards de francs;
- Entretien, gestion des autoroutes : 5 milliards de francs;
- Exploitation A.E.E. : 2 milliards de francs.

Ceci signifie en fait que le Fonds des Routes accuse déjà un déficit de 2 milliards de francs au moins pour couvrir les dépenses courantes.

D'après l'exposé des motifs, la mauvaise situation financière des communes a entraîné le report de l'entretien et de la modernisation des routes.

Il ressort toutefois des indications qui précèdent que le Fonds des Routes ne dispose pas non plus des moyens nécessaires et doit donc lui-même contracter des emprunts supplémentaires.

Le Ministre répond qu'on a déjà discuté du financement du Fonds des Routes à l'occasion de la discussion du budget du Ministère des Travaux publics et rappelle que la politique du Fonds des Routes dépend très peu du Ministre des Travaux publics mais beaucoup plus des Ministres du Budget et des Finances. Il déclare également

Begroting en Financiën. Hij verklaart ook dat hij met dit ontwerp de meest dringende en arbeidsintensieve werken wil uitvoeren.

Verschillende leden vragen inlichtingen over de Commissies.

De Minister antwoordt dat de Commissies Ongevallen Verkeer voor specifieke gevallen zullen optreden en dat hun samenstelling gedeeltelijk zal variëren naar gelang van de plaats van het ongeval.

De Provinciale Commissies voor wegeninfrastructuur zullen vergaderen om de door de gemeenten ingediende projecten te onderzoeken en zullen een advies uitbrengen betreffende een ontwerp van fysisch jaarprogramma na een rangschikking der aanvragen volgens voorrang op basis van de criteria. De Minister herinnert eraan dat er in de provincie Brabant drie uitvoeringsdiensten zijn en dat er bijgevolg in de provincie Brabant drie Commissies voor wegeninfrastructuur zullen zijn. De Provinciale Commissies voor wegeninfrastructuur zullen een vaste samenstelling hebben per provincie. De Gewesten zullen in de twee Commissies vertegenwoordigd zijn.

Een lid levert kritiek op de wijze waarop de kredieten worden verdeeld en dient een amendement in, waarbij een verdeling per provincie en naar verhouding van het aantal dodelijke ongevallen gedurende de laatste vijf jaar wordt voorgesteld.

Wat de rioleringen betreft, verklaart de Minister dat het departement van Openbare Werken voor de modernisering van het rijkswegennet contact zal opnemen met de gemeenten ten einde hun instemming te verkrijgen in ruil voor een latere overname van de nieuwe installaties door de gemeente.

De werken aan de voetpaden zullen bij de oversteekplaatsen voor voetgangers worden uitgevoerd in samenspraak met de gemeenten.

In antwoord op de vraag van een lid, verklaart de Minister dat de reeds aanbesteedde werken waarvoor nog geen vaste belofte tot subsidiëring is gegeven, eveneens zullen vallen onder de bepalingen van het ontwerp van wet.

Een lid vraagt dat aan het verslag de lijst van de door de Staat overgenomen wegen zou worden toegevoegd (zie bijlage).

Een commissielid is verwonderd dat het voorstel geen enkele verwijzing bevat naar de fietspaden.

De Minister antwoordt dat de wet hem reeds de bevoegdheid ter zake geeft. Hetzelfde lid ondervraagt de Minister over de tegemoetkoming van de Staat bij de herstelling van monumenten van nationaal belang. De Minister antwoordt dat ter zake in geen bepaling voorzien is in het ontwerp dat hij bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers pas ingediend heeft en meent dat het Parlement daar zijn rol moet spelen.

De vorige spreker ondervraagt de Minister over zijn contacten met de provincies.

qu'avec ce projet, il veut faire les travaux les plus urgents et ceux qui utilisent le plus de main-d'œuvre.

Plusieurs membres demandent des renseignements sur les Commissions.

Le Ministre répond que les Commissions contre les accidents de la route interviendront ponctuellement et que leur composition variera partiellement en fonction du lieu de l'accident.

Quant aux Commissions provinciales d'infrastructures routières, elles se réuniront pour examiner les projets introduits par les communes et donneront un avis pour un projet de programme physique annuel après une classification des demandes par priorités sur base des critères. Le Ministre rappelle qu'il y a trois services d'exécution dans la province de Brabant et que dès lors, il y aura trois Commissions d'infrastructures routières pour la province de Brabant. Les Commissions provinciales d'infrastructures routières auront une composition permanente par province. Les Régions seront représentées dans les deux Commissions.

Un membre critique le mode de répartition des crédits et dépose un amendement en proposant une répartition par province et proportionnelle au nombre d'accidents mortels durant les cinq dernières années.

En ce qui concerne les égouts, le Ministre déclare qu'à l'occasion de la modernisation du réseau routier de l'Etat, le département des Travaux publics contactera les communes pour avoir leur accord moyennant une convention de reprise ultérieure des nouvelles installations par la commune.

Les travaux relatifs aux trottoirs seront effectués aux endroits de passage des piétons en accord avec les communes.

En réponse à la question d'un membre, le Ministre précise que les travaux déjà adjugés mais ne bénéficiant pas d'une promesse ferme de subside pourront bénéficier également des dispositions de la loi en projet.

Un membre demande que soit annexée au rapport, la liste des routes reprises par l'Etat (voir annexe).

Un commissaire s'étonne de ce que le projet ne fasse aucune allusion aux pistes cyclables.

Le Ministre répond que la loi lui donne déjà compétence en la matière. Le même commissaire interroge le Ministre à propos de l'intervention de l'Etat dans la réfection des monuments d'intérêt national. Le Ministre répond qu'il n'y a pas de disposition prévue à ce sujet dans le projet qu'il vient de déposer à la Chambre des Représentants et estime que ce sera au Parlement de jouer son rôle.

Le préopinant interroge le Ministre sur l'état de ses contacts avec les provinces.

De Minister verklaart dat een toelichtingsvergadering nog moet plaats hebben in vier provincies, namelijk in Antwerpen, West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen en Namen.

Al de toelichtingsvergaderingen zullen beëindigd zijn tegen einde juli.

Bespreking van het enig artikel

Wat § 5 van het ontwerp betreft, is de Minister bereid ten einde aan de opmerkingen van een commissielid te voldoen, het woord « *établis* » te vervangen door « *proposés* ».

In de Nederlandse tekst dient dus het woord « vastgesteld » te worden vervangen door « voorgesteld ».

De Franse tekst van § 5 wordt dus : « ... *sont définis dans des programmes annuels proposés pour chaque province...* ».

De Nederlandse tekst van § 5 wordt dus : « ...die voor elke provincie worden voorgesteld... ».

Met het oog op een betere overeenstemming tussen de Franse en Nederlandse teksten stelt de Minister bovendien voor de woorden « travaux de réfection et de modernisation » te vertalen door « heraanleg en moderniseringswerken ».

Amendementen op § 5

1. Een lid dient de volgende amendementen in :

« *In dit artikel de volgende wijzigingen aan te brengen :*

Paragraaf 5

A. In de eerste zin van het eerste lid de woorden « van het Rijk » te vervangen door de woorden « van de Gewesten » en in de Franse tekst het woord « *celui-ci* » te vervangen door het woord « *l'Etat* ».

Verantwoording

« Dit amendement vrijwaart de bevoegdheden der Gewesten, zoals ze met name kunnen worden afgeleid uit artikel 6, § 1, VIII, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Het Wegenfonds zou aldus worden gemachtigd die werken te financieren voor rekening van de betrokken Gewesten en ze uit te voeren in samenwerking met de diensten van de Staat. »

B. In de tweede zin van het eerste lid de woorden « bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit » te vervangen door de woorden « door de gewesten ». »

Le Ministre précise qu'une séance d'information doit encore avoir lieu dans quatre provinces, à savoir les provinces d'Anvers, de Flandre occidentale et orientale ainsi que la province de Namur.

Toutes les séances d'informations seront terminées pour la fin du mois de juillet.

Discussion de l'article unique

En ce qui concerne le § 5 du projet, le Ministre accepte, afin de rencontrer les remarques d'un commissaire, de remplacer le mot « *établis* » par « *proposés* ».

Dans le texte néerlandais, il y a donc lieu de remplacer le mot « *vastgelegd* » par « *voorgesteld* ».

Le texte français du § 5 devient donc : « ... *sont définis dans des programmes annuels proposés pour chaque province...* ».

Le texte néerlandais du § 5 devient donc : « ...*die voor elke provincie worden voorgesteld...* ».

D'autre part afin d'établir une meilleure concordance entre les textes français et néerlandais, le Ministre propose que l'expression « travaux de réfection et de modernisation » soit traduite par « heraanleg en moderniseringswerken ».

Amendements au § 5

1. Un membre introduit les amendements suivants :

« *A cet article apporter les modifications suivantes :*

Paragraphe 5

A. A l'alinéa 1^{er}, première phrase, remplacer les mots « *de l'Etat* » par « *des Régions* » et, dans la même phrase, remplacer les mots « *celui-ci* » par « *l'Etat* ».

Justification

« Cet amendement préserve les compétences des Régions, telles qu'elles se fondent notamment sur l'article 6, § 1^{er}, VIII, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 des réformes institutionnelles.

Le Fonds des Routes serait ainsi autorisé à financer ces travaux pour le compte des Régions concernées et à les exécuter en collaboration avec les services de l'Etat. »

B. Dans la deuxième phrase, remplacer les mots « *arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres* » par les mots « *les Régions* ».

Verantwoording

« Dit amendement heeft tot doel de bevoegdheid van de Gewesten te vrijwaren. »

« C. In de tweede zin van het eerste lid de woorden « die voor elke provincie worden vastgelegd door » te vervangen door de woorden « die voor elke provincie door de gewesten worden bepaald op voorstel van ». »

Verantwoording

« Dit amendement heeft eveneens tot doel de bevoegdheid van de Gewesten te vrijwaren. »

« D. In het tweede lid de woorden « bepaalt de samenstelling en regelt » te vervangen door de woorden « bepaalt na instemming van de betrokken gewestexecutieven de samenstelling en. »

Verantwoording

« Aangezien de provinciale Commissies voor Wegeninfrastructuur belast zijn met het indienen van voorstellen met betrekking tot de jaarlijkse programma's van werken, zoals bepaald is in § 5, eerste lid, is de voorafgaande toestemming van de betrokken gewestexecutieven vereist ten einde de bevoegdheid van de Gewesten inzake de samenstelling en de werking van die Commissies te vrijwaren. »

De Minister antwoordt dat hij gebonden is door alle van kracht zijnde reglementeringen en dat de gewestexecutieven vertegenwoordigd zijn in de Provinciale Commissies voor Wegeninfrastructuur. Bovendien behoort het afgeven van bouwvergunningen tot de bevoegdheid van het Gewest.

De indiener handhaaft zijn amendement.

Het amendement wordt verworpen met 11 tegen 5 stemmen.

2. Een ander lid dient het volgende amendement in :

« Na het eerste lid van § 5, zoals voorgesteld door dit artikel, de volgende tekst toe te voegen :

« De voor de uitvoering van deze werken beschikbare middelen worden over de provincies verdeeld in recht evenredige verhouding met het gemiddeld aantal dodelijke verkeersongevallen per provincie gedurende de jongste vijf jaar voorafgaand aan het begrotingsjaar waarvoor de kredieten worden goedgekeurd. »

Verantwoording

« De bevordering van de verkeersveiligheid is het hoofdmotief van het ontwerp van wet. Zoals aangestipt in de memorie van toelichting zullen veel ongevallen voorkomen worden door een betere aanleg en uitrusting van de wegen op de plaats van het ongeval.

De voorgestelde maatstaf is derhalve de meest objectieve om de behoefte aan investering uit verkeersveiligheidsoverwegingen te meten.

Justification

« Cet amendement a pour objet de préserver la compétence des Régions. »

« C. Dans la même phrase, remplacer les mots « établis pour chaque province par une » par les mots « arrêtés par les Régions pour chaque province et sur proposition d'une... »

Justification

« Cet amendement a également pour objet de préserver la compétence des Régions. »

« D. Au même paragraphe, deuxième alinéa, ajouter les mots « après accord des Exécutifs régionaux concernés » après le mot « déterminé » et supprimer le mot « règle. »

Justification

« Les Commissions provinciales d'infrastructures routières étant chargées de faire des propositions concernant les programmes annuels de travaux tels que prévus au § 5, alinéa premier, l'accord préalable des Exécutifs régionaux concernés est nécessaire pour préserver la compétence des Régions en ce qui concerne la composition et le fonctionnement de ces Commissions. »

Le Ministre répond qu'il est tenu par toutes les réglementations en vigueur et que les Exécutifs régionaux sont représentés dans les Commissions provinciales d'infrastructures routières. Enfin la délivrance du permis de bâtir est de la compétence régionale.

L'auteur maintient son amendement.

L'amendement est rejeté par 11 voix contre 5.

2. Un autre membre dépose l'amendement suivant :

« Après le premier alinéa du § 5 proposé par cet article, ajouter la disposition suivante :

Les moyens disponibles pour l'exécution de ces travaux sont répartis entre les provinces selon un pourcentage proportionnel au nombre moyen d'accidents mortels de la circulation par province survenus au cours des cinq dernières années précédant l'année budgétaire pour laquelle les crédits sont approuvés. »

Justification

« L'argument de la sécurité routière est le motif principal du projet de loi. Ainsi qu'il est stipulé dans l'exposé des motifs beaucoup d'accidents seront évités grâce à une meilleure exécution et équipement des routes sur le lieu de l'accident.

Le critère proposé est dès lors le plus objectif pour mesurer les besoins en ce qui concerne les investissements basés sur des considérations de sécurité routière.

Het Departement van Openbare Werken is nationaal. De behoeften aan investeringen moeten derhalve voor gans het land volgens dezelfde criteria worden gemeten.

Inherent aan een nationaal departement is dat de jaarlijkse beschikbare middelen worden ingezet volgens de reële behoeften en niet volgens rigide verdeelsleutels.

Het aantal dodelijke ongevallen wordt geteld en is bekend uit gegevens verzameld door het Nationaal Instituut voor de Statistiek.

Het betreft de bestrijding van de verkeersonveiligheid. Hier is sociale solidariteit nodig over de grenzen van de gemeenschappen en gewesten heen, zoals geschiedt in de ziekteverzekering, de arbeidsongevallen, de werkloosheid, enz. »

De indiener van het amendement voegt eraan toe dat het ontwerp vóór alles de veiligheid beoogt en dat hij het derhalve abnormaal acht dat de kredieten verdeeld worden volgens een verdeelsleutel en niet volgens de werkelijke behoeften.

De Minister stelt voor dat het lid zijn amendement intrekt en belooft dat hij in de koninklijke uitvoeringsbesluiten ermee rekening zal houden. De Minister acht het in het amendement voorgestelde stelsel te strak; er zal niet altijd rekening mee kunnen worden gehouden voor de bepaling van de werkelijke behoeften. Hij belooft één miljard te zullen bestemmen voor de Commissies Ongevallen Verkeer.

Verschillende leden delen deze mening.

Het lid handhaaft zijn amendement, dat wordt verworpen met 12 tegen 4 stemmen.

3. De Minister dient het volgende amendement in :

« Aan § 5 van het enig artikel een lid toe te voegen, luidende : « Zodra de definitieve oplevering van de werken plaatsgehad heeft, maakt de Minister of zijn afgevaardigde een proces-verbaal op van de overdracht van de nieuwe voorzieningen aan de gemeente of de provincie, die er de volledige verantwoordelijkheid voor draagt vanaf de datum bepaald in het proces-verbaal van overdracht. »

Deze bepaling komt tegemoet aan de door verschillende commissarissen geuite bezorgdheid met betrekking tot het juiste tijdstip waarop de gemeenten en de provincies verantwoordelijk worden voor de nieuwe voorzieningen.

Het amendement wordt aangenomen met 13 stemmen, bij 3 onthoudingen.

Amendementen op § 6

1. Een lid dient de volgende amendementen in :

« Paragraaf 6 :

« A. In het eerste lid de woorden « het Rijk » te vervangen door de woorden « de gewesten » en in de Franse tekst het woord « celui-ci » te vervangen door het woord « l'Etat ». »

Verantwoording

« Dit amendement vrijwaart de bevoegdheden der Gewesten, met betrekking tot de rioleringen, zoals ze met name

Le Département des Travaux publics est national. Les besoins en investissement doivent dès lors être mesurés pour tout le pays suivant les mêmes critères.

Il est inhérent à un département national que les ressources disponibles annuellement soient affectées selon les besoins réels et non suivant des clés de répartition régionale.

Le nombre d'accidents mortels est connu car ils sont comptabilisés sur base de données recueillies par l'Institut national de statistique.

Il s'agit de combattre l'insécurité routière. Ceci nécessite une solidarité sociale par delà les frontières communautaires et régionales, comme cela se passe en matière d'assurance maladie, d'accidents de travail, de chômage, etc. »

L'auteur de l'amendement ajoute que le projet vise avant tout la sécurité et qu'il estime dès lors anormal que les crédits soient répartis selon une clé de répartition et non en tenant compte des besoins réels.

Le Ministre propose que le membre retire son amendement et s'engage à en tenir compte dans les arrêtés royaux d'exécution. Le Ministre estime que le système proposé dans l'amendement est trop rigide et ne permettra pas de toujours tenir compte des besoins réels. Il s'engage à affecter un milliard au projet des Commissions contre les accidents de la route.

Plusieurs membres partagent cet avis.

Le membre maintient son amendement qui est rejeté par 12 voix contre 4.

3. Le Ministre introduit l'amendement suivant :

« Au § 5 de l'article unique ajouter un alinéa rédigé comme suit : « Dès que la réception définitive des travaux est accordée, le Ministre ou son délégué établit un procès-verbal de remise des nouvelles installations à la commune ou à la province qui en assume l'entière responsabilité à partir de la date prévue au procès-verbal. »

Ceci répond aux préoccupations émises par plusieurs commissaires concernant le moment exact à partir duquel s'engage la responsabilité des communes et des provinces sur les nouvelles installations.

L'amendement est adopté par 13 voix et 3 abstentions.

Amendements au § 6

1. Un membre dépose les amendements suivants :

« Paragraphe 6 :

A. A l'alinéa premier, remplacer le mot « de l'Etat » par « des régions » et « celui-ci » par « l'Etat ».

Justification

« Cet amendement préserve les compétences des régions, telles qu'elles se fondent, notamment, sur l'article 6, § 1^{er},

kunnen worden afgeleid uit artikel 6, § 1, V, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. »

« B. Het eerste lid aan te vullen als volgt :

« Deze werken moeten in overeenstemming zijn met de regels uitgevaardigd door de gewesten. »

Verantwoording

« Dit amendement heeft ook tot doel de bevoegdheden van de gewesten te vrijwaren. »

Het amendement wordt verworpen met 11 tegen 6 stemmen.

2. De Regering dient het volgende amendement in :

« In § 6 van het enig artikel, het laatste lid te vervangen als volgt :

« Zodra de definitieve oplevering van de werken plaatsgehad heeft, maakt de Minister of zijn afgevaardigde een proces-verbaal op van de overdracht van de nieuwe voorzieningen aan de gemeente of de provincie, die er de volledige verantwoordelijkheid voor draagt vanaf de datum bepaald in het proces-verbaal van overdracht. »

Deze bepaling komt tegemoet aan de door verschillende commissarissen geuite bezorgdheid met betrekking tot het juiste tijdstip waarop de gemeenten en de provincies verantwoordelijk worden voor de nieuwe voorzieningen.

De tekst wordt aangenomen met 14 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Een lid stelt voor een (nieuwe) § 7 toe te voegen, luidende :

« § 7. Het bedrag, dat nodig is voor de uitvoering van de in § 5 en § 6 bedoelde werken, wordt gefinancierd door een gedeelte van de opbrengst van de verkeersbelasting op de autovoertuigen. De opbrengst in de respectieve gewesten wordt gebruikt voor de respectieve financiering van werken in het Vlaamse en het Waalse gewest en in het tweetalig gebied Brussel-Hoofdstad, waarbij de opbrengst van de verkeersbelasting geacht wordt gelokaliseerd te zijn op de plaats waar de belastingplichtige gevestigd is.

Voor de uitvoering van de in § 5 en § 6 bedoelde werken in de drie gewesten worden drie afzonderlijke artikels geopend op de begroting van het Wegenfonds ».

Verantwoording

« In de geest van de wetten op de staatshervorming is de subsidiëring van gemeentelijke en provinciale infrastructuur eerder een gewestelijke dan wel een nationale bevoegdheid.

Aangezien de Raad van State zich in zijn advies akkoord heeft verklaard met het handhaven van de nationale bevoegdheid, strekt dit amendement ertoe de gewestelijke financiële verantwoordelijkheid toch te maximaliseren, en door de gewestelijke aanrekenbaarheid van de financiële middelen in

V, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 des réformes institutionnelles en ce qui concerne l'époutage. »

« B. Compléter le même alinéa par le texte suivant :

« Ces travaux doivent être conformes aux règles édictées par les Régions. »

Justification

« Cet amendement a également pour objet de préserver les compétences régionales. »

L'amendement est rejeté par 11 voix contre 6.

2. Le Gouvernement dépose l'amendement suivant :

« Au § 6 de l'article unique le dernier alinéa est remplacé par le texte suivant :

« Dès que la réception définitive des travaux est accordée, le Ministre ou son délégué établit un procès-verbal de remise des nouvelles installations à la commune ou à la province qui en assume l'entière responsabilité à partir de la date prévue au procès-verbal. »

Ceci répond aux préoccupations émises par plusieurs commissaires concernant le moment exact à partir duquel s'engage la responsabilité des communes et des provinces sur les nouvelles installations.

Le texte est adopté par 14 voix et 2 abstentions.

Un membre propose l'insertion d'un § 7 (nouveau) rédigé comme suit :

« § 7. Les sommes nécessaires à l'exécution des travaux visés aux §§ 5 et 6 sont financées partiellement par le produit de la taxe de circulation. Le produit de celle-ci, dans chaque région, est affecté au financement de travaux respectivement dans la Région flamande, la Région wallonne et la Région bilingue de Bruxelles-Capitale, le produit de la taxe étant censé être localisé au lieu d'établissement du redevable.

Pour l'exécution des travaux visés aux §§ 5 et 6, dans les trois régions, trois articles distincts sont créés au budget du Fonds des Routes. »

Justification

« Dans l'esprit des lois sur la réforme de l'Etat, l'octroi de subsides pour l'infrastructure communale et provinciale est davantage une compétence régionale que nationale.

Etant donné que le Conseil d'Etat s'est déclaré d'accord, dans son avis, avec le maintien des compétences nationales, le présent amendement vise à maximiser quand même la responsabilité financière régionale, et ce en inscrivant dans la loi l'imputation régionale des moyens financiers (cf. la loi

te schrijven in de wet (cf. de wet van 5 maart 1984 betreffende de saldi en de lasten van het verleden van de gemeenschappen en de gewesten en de nationale economische sectoren). Er werd geopteerd voor het hanteren van de opbrengst van de verkeersbelasting, enerzijds omdat zij in artikel 10 van de gewone wet van 9 augustus 1980 als ristorneerbare belasting wordt genoemd en op dit ogenblik nog niet geristorneerd is, en anderzijds omdat zij logisch gezien ook het sterkst aansluit bij het in het wetsontwerp behandelde probleem. »

De Minister antwoordt dat hij het voorgestelde amendement niet kan aanvaarden, aangezien het artikel 9, § 2, van de wet van 9 augustus 1980 stelt : « Vanaf 1982 bepaalt de Rijksmiddelenbegroting de in § 1 van dit artikel bedoelde totale ristornobedragen. Ze bepaalt tevens welke van de hierna in artikel 10 genoemde belastingen en heffingen geheel of gedeeltelijk toegewezen worden voor de vorming van elk van die ristornobedragen.

Over het ontwerp houdende de Rijksmiddelenbegroting wordt, op dit punt, vooraf overleg gepleegd tussen de nationale Regering en de Gemeenschap- en Gewestexecutieven ».

Bovendien bepaalt artikel 10, § 1, van dezelfde wet :

1. De in artikel 9, § 2, van deze wet bedoelde belastingen en heffingen zijn :

- Het kijk- en luistergeld;
- De verkeersbelasting op de autovoertuigen;
- De belasting op spelen en weddenschappen;
- De belasting op de speelautomaten;
- De onroerende voorheffing;
- De openingsbelasting op de slijterijen van gegiste dranken;
- De registratierechten op de overdrachten van de onroerende goederen;
- De successierechten.

De aanneming van dit amendement maakt de toepassing van deze bepalingen onmogelijk.

Het in stemming gebrachte amendement wordt verworpen met 10 tegen 6 stemmen.

Een lid verklaart dat hij het aldus geformuleerde ontwerp bezwaarlijk kan aannemen.

Het is onaanvaardbaar dat verdeelsleutels, geldend voor dotaties met betrekking tot geregionaliseerde materies, zouden kunnen worden toegepast voor aangelegenheden behorend tot de nationale bevoegdheid. Trouwens, de maximale bedragen waarop zulke verdeelsleutels toepasselijk zijn, werden vastgelegd bij de wet van 9 augustus 1980.

Een ander lid oordeelt dat het ontwerp dynamisch is en getuigt van veel goede wil, maar hij verklaart dat hij er niet mee kan instemmen; het brengt immers de verworvenheden van de wetten op de gewestvorming in het gedrang.

du 5 mars 1984 relative aux soldes et aux charges du passé des communautés et des régions et des secteurs économiques nationaux). Il a été opté pour l'emploi du produit de la taxe de circulation, d'une part, parce qu'elle est citée à l'article 10 de la loi ordinaire du 9 août 1980 en tant qu'impôt à ristourner et qu'elle n'a pas encore été ristournée à ce jour et d'autre part parce que logiquement cet impôt se rapproche le plus du problème traité dans le projet de loi. »

Le Ministre répond qu'il ne peut accepter la proposition d'amendement parce que l'article 9, § 2, de la loi du 9 août 1980 prévoit qu'« à partir de 1982 le budget des Voies et Moyens prévoit les montants globaux des ristournes visés au § 1^{er} du présent article. Il fixe également les impôts et perceptions visés à l'article 10 qui seront attribués en tout ou en partie à la constitution de chacun des montants de ces ristournes.

Le projet contenant le budget des Voies et Moyens fait, sur ce point l'objet d'une concertation préalable entre le Gouvernement national et les Exécutifs des communautés et des Régions.

D'autre part, l'article 10, § 1^{er}, de la même loi stipule que :

§ 1^{er}. Les impôts et perceptions visés à l'article 9, § 2, de la présente loi, sont les suivants :

- la redevance radio et télévision;
- la taxe de circulation;
- la taxe sur les jeux et les paris mutuels;
- la taxe sur les appareils de jeux automatiques;
- le précompte immobilier;
- la taxe d'ouverture de débits de boissons fermentées;

— les droits d'enregistrement sur les transmissions de biens immeubles;

— les droits de succession.

L'adoption de cet amendement rend impossible l'application de ces dispositions.

L'amendement mis au vote est rejeté par 10 voix contre 6.

Un membre déclare qu'il peut difficilement adopter le projet tel qu'il est formulé.

Il est inadmissible que des clés de répartition applicables à des dotations relatives à des matières régionalisées puissent être utilisées pour des matières relevant de compétences nationales. D'ailleurs, les montants maxima auxquels ces clés de répartition s'appliquent, ont été arrêtés par la loi du 9 août 1980.

Un autre membre estime le projet dynamique et plein de bonne volonté mais déclare qu'il ne pourra s'y rallier; en effet, il touche à l'acquis des lois de régionalisation.

Het aldus geamendeerde ontwerp wordt aangenomen met 11 tegen 3 stemmen, bij 3 onthoudingen.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd door de 18 aanwezige leden.

De Verslaggever,
J. BOCK.

De Voorzitter,
F. DE BONDT.

Le projet ainsi amendé est adopté par 11 voix contre 3 et 3 abstentions.

Le présent rapport est approuvé à l'unanimité des 18 membres présents.

Le Rapporteur,
J. BOCK.

Le Président,
F. DE BONDT.

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION

ENIG ARTIKEL

ARTICLE UNIQUE

Artikel 2 van de wet van 9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds, gewijzigd bij de wetten van 5 januari 1977, 7 november 1979 en 2 juli 1981, wordt aangevuld als volgt :

« § 5. Het Fonds is gemachtigd, met goedvinden van de provincie of van de gemeente de heraanleg en moderniseringswerken van provincie- en gemeentewegen voor rekening van het Rijk te financieren en in samenwerking met de rijksdiensten uit te voeren. In aanmerking daarvoor komen de werken die, aan de hand van criteria bepaald bij de Ministeraad overlegd koninklijk besluit en na raadpleging van de betrokken provincie of gemeente, worden opgenomen in jaarprogramma's, die voor elke provincie worden voorgesteld door een provinciale commissie voor wegeninfrastructuur.

De Koning bepaalt de samenstelling en regelt de werking van de provinciale commissies voor wegeninfrastructuur.

Zodra de definitieve oplevering van de werken plaatsgehad heeft, maakt de Minister of zijn afgevaardigde een proces-verbaal op van de overdracht van de nieuwe voorzieningen aan de gemeente of de provincie, die er de volledige verantwoordelijkheid voor draagt vanaf de datum bepaald in het proces-verbaal van overdracht.

§ 6. Het Fonds is gemachtigd werken tot aanleg en verbetering van voetpaden en rioleringen langs de rijkswegen voor rekening van het Rijk te financieren en in samenwerking met de rijksdiensten uit te voeren.

Zodra de definitieve oplevering van de werken plaatsgehad heeft, maakt de Minister of zijn afgevaardigde een proces-verbaal op van de overdracht van de nieuwe voorzieningen aan de gemeente of de provincie, die er de volledige verantwoordelijkheid voor draagt vanaf de datum bepaald in het proces-verbaal van overdracht. »

L'article 2 de la loi du 9 août 1955 relative au Fonds des Routes, modifiée par les lois des 5 janvier 1977, 7 novembre 1979 et 2 juillet 1981, est complété comme suit :

« § 5. Le Fonds est autorisé, avec l'accord de la province ou de la commune concernée, à financer pour le compte de l'Etat et à exécuter en collaboration avec les services de celui-ci des travaux de réfection et de modernisation de voiries provinciales ou communales. Entrent en ligne de compte à cette fin les travaux qui, sur la base de critères fixés par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, après consultation de la province et de la commune concernée, sont définis dans des programmes annuels proposés pour chaque province par une commission provinciale d'infrastructures routières.

Le Roi détermine la composition et règle le fonctionnement des commissions provinciales d'infrastructures routières.

Dès que la réception définitive des travaux est accordée, le Ministre ou son délégué établit un procès-verbal de remise des nouvelles installations à la commune ou à la province qui en assume l'entière responsabilité à partir de la date prévue au procès-verbal.

§ 6. Le Fonds est autorisé à financer pour le compte de l'Etat et à exécuter en collaboration avec les services de celui-ci des travaux de construction et d'aménagement de trottoirs et d'égouts le long des routes de l'Etat.

Dès que la réception définitive des travaux est accordée, le Ministre ou son délégué établit un procès-verbal de remise des nouvelles installations à la commune ou à la province qui en assume l'entière responsabilité à partir de la date prévue au procès-verbal. »

Overname door de Staat van gemeente- en provinciewegen
(verwezenlijkt of verworpen)

Directie der Wegen van Brussel-Hoofdstad

Reprises, par l'Etat, de routes communales et provinciales
(réalisées ou rejetées)

Direction des Routes du Brabant wallon

Dossier. hoofdbestuur N° dossier administration centrale	Vakken gemeentewegen — Tronçons de routes communales	Vakken provinciewegen — Tronçons de routes provinciales	Dossier Dienst 16/ — Dossier Service 16/	Overname verwezenlijkt bij koninklijk besluit van Belgisch Staatsblad van — Reprises, concrétisées par arrêté royal du Moniteur belge du	Overname verworpen op — Reprises rejetées le	Reden van verwerping — Motif du rejet	Wegvakken overgenomen of gew. — Tronçons repris ou réifiés	
							lengte — longueur in/en m	breedte — largeur in/en m
AP 2/324	Bd. Piron te/d Ittre		1241	26.1.1981	—	—	690	13
AP 2/303	Av. de Lauzelle te/d Ottignies/L.L.N. en/et av. Baudouin te/d Ottignies/ L.L.N.		1199 1172	28.1.1981 28.1.1981	— —	— —	950 980	9 9
AP 2/379	Rue Nic. Lebrun te/d Genappe		1271	—	20.5.1981	Nota van het kabinet. — Note de cabinet 562/37/398/01	± 200	5
AP 2/227	Court-Saint-Etienne, Genappe, Villers-la-Ville		1159	9.6.1981	—	—	13 300	7→13
AP 2/227	Interlokale weg nr. 430 te La Hulpe en Rixensart. — G.C. n° 430 à La Hulpe et Rixensart		1159 1154	27.4.1983 —	— (Beslissing van 23.6.1983). — (Décision du 23.6.1983)	— —	9 800 ± 4 000	7→9 13
AP 2/345	—	La Hulpe	1288	—	(Beslissing van 10.8.1981). — (Décision du 10.8.1981)	—	1 260	13
AP 2/386	Ittre rues Bierny en/et de Samme		1320	—	10.11.1983	Nota van het kabinet. — Note de cabinet CCA/21/R/9168/D1397	± 8 000	3→5
AP 2/406	Interlokale weg nr. 29 à Chastre en Court-Saint-Etienne. — G.C. n° 29 à Chastre et Court-Saint-Etienne							

Overname door de Staat van gemeente- en provinciewegen (verwezenlijkt of verworpen)			Reprises, par l'Etat, de routes communales et provinciales (réalisées ou rejetées)					
Directie der Wegen van Henegouwen			Direction des Routes du Hainaut					
Dossier nr. hooftbestuur N° dossier administration centrale	Vakken gemeentewegen — Tronçons de routes communales	Vakken provinciewegen — Tronçons de routes provinciales	Plan nr. — Plan n°	Overname verwezenlijkt bij koninklijk besluit van Belgisch Staatsblad van — Reprises, concrétisées par arrêté royal du Moniteur belge du	Overname verworpen op — Reprises rejetées le	Reden van verwerping — Motif du rejet	Wegvakken overgenomen of gew. — Tronçons repris ou refusés	
							lengte — longueur in/en m	breedte — largeur in/en m
AP 5/318/081 02204	Interlokale weg nrs. 90 en 88 tussen N52 en Franse grens te Momignies. — Ch. G.C. n° 90 et 88 entre N52 et Frontière française à Momignies		H.756.0-1 {	13.3.1981 30.4.1981	—	—	5 250	6→7
AP 5/414/081 8556	Rue de Douvrain te Bergen (Ghlin) kruispunt. — Rue de Douvrain à Mons (Ghlin) Echange		H.774.A1-2A	16.9.1981 13.11.1981	—	—	1 250	7
AP 5/398/081 09858	Avenue Maistriau te Bergen. — Avenue Maistriau à Mons		H.7.C7-23	22.10.1981 5.12.1981	—	—	800	6
AP 5/459/081 09860	Rue de Douvrain te Saint-Ghislain (Baudour kruispunt). — Rue de Douvrain à Saint-Ghislain (Baudour Echange)		H.774.E6-2	22.10.1981 26.11.1981	—	—	330	7
AP 5/257/081 10559	Grote wegen te Bergen. — Grande voirie à Mons		sans n°	16.11.1981 24.12.1981	—	—	3 100	6→7
AP 5/318/082 08055	Interlokale weg nr. 90 tussen interlokale weg nr. 88 en R.W. N 379 te Momignies. — Ch. G.C. n° 90 entre Ch. G.C. n° 88 et N 379 à Momignies		H.756.0-2	18.8.1982 5.10.1982	—	—	6 100	5→6
AP 5/352 083/00257	Gedeelte van de rue de Lobbes te Mont-Sainte-Genève. — Tronçon de la rue de Lobbes à Mont-Sainte- Genève		H.744.C6-26	7.1.1983 1.3.1983	—	—	70	6
AP 5/508 083/08604	Athis-Roisin op het grondgebied van Honnelles. — Athis-Roisin sur le territoire de Honnelles		H.L.R.V.T. 7→ 10-5	1.9.1983 20.10.1983	—	—	6 200	6

Dossier. hoofdbestuur — N° dossier administration centrale	Vakken gemeentewegen — Tronçons de routes communales	Vakken provinciewegen — Tronçons de routes provinciales	Plan nr. — Plan n°	Overname verwezenlijkt bij koninklijk besluit van Belgisch Staatsblad van — Reprises, concrétisées par arrêté royal du Moniteur belge du	Overname verworpen op — Reprises rejetées le	Reden van verwerping — Motif du rejet	Wegvakken overgenomen of gew. — Tronçons repris ou refusés	
							lengte — longueur in/en m	breedte — largeur in/en m
BX5/392g 663.151	Overname van de rue d'Harchies te Belœil. — <i>Reprise de la rue d'Harchies à Belœil</i>		H.392.D14-4	Overgezonden naar de bestendige deputatie op 13.7.1984. — <i>Transmis à la députation permanente le 13.7.1984</i>			1 070	7
AP 5/471 082/05352	Rue de l'Aisette te/a Bernissart-Blaton		H.392.C13-54	Overgezonden naar het Aankoopcomité voor authentieke akte op 7.2.1983. — <i>Transmis au C.A.I. pour acte authen- tique le 7.2.1983</i>			450	7
AP 5/481 083/06203	Oude N 189 te Ellezelles. — <i>Ancienne N 189 à Ellezelles</i>		H.189.A2-24	Overgezonden naar het Aankoopcomité voor authentieke akte op 30.5.1984. — <i>Transmis au C.A.I. pour acte authen- tique le 30.5.1984</i>			650	7
AP 5/370 083/06204	Oude N 189 te Flobecq. — <i>Ancienne N 189 à Flobecq</i>		H.189.A1-24	Overgezonden naar het Aankoopcomité voor authentieke akte op 26.6.1984. — <i>Transmis au C.A.I. pour acte authen- tique le 26.6.1984</i>			4 600	7
AP 5/458/081 08050	Gemeenteweg nr. 13 naar Quévy- le-Petit nr. 2 naar Bougnies nr. 2 naar Asquillies gebied van Quévy. — <i>Chemin communal n° 13 sur Quévy-le-Petit n° 2 sur Bougnies n° 2 sur Asquillies entité de Quévy</i>		H.RVT.10.11. 12 22A	Overgezonden naar het departement op 3.2.1984. — <i>Trans- mis au département le 3.2.1984</i>			2 350	5→6

Overname door de Staat van gemeente- en provinciewegen (verwezenlijkt of verworpen)				Reprises, par l'Etat, de routes communales et provinciales (réalisées ou rejetées)				
Directie der Wegen van Luik				Direction des Routes de Liège				
Dossiernr. hoofdbestuur N° dossier administration centrale	Vakken gemeentewegen — Tronçons de routes communales	Betrokken gemeenten — Communes concernées	Plan nr. — Plan n°	Overname verwezenlijkt bij koninklijk besluit van Belgisch Staatsblad van — Reprises, concrétisées par arrêté royal du Moniteur belge du	Overname verworpen op — Reprises rejetées le	Reden van verwerping — Motif du rejet	Wegvakken overgenomen of gew. Tronçons repris ou refusés	
							lengte longueur in/en m	breedte largeur in/en m
AP 6/366 G.R. : Rep/41	Interlokale weg nr. 129 Route du Cimetière Américain. — <i>Chemin de</i> G.C. n° 129 Route du Cimetière <i>Américain</i>	Aubel, Welkenraedt, Plombières	—	Dossier in behandeling op 22.8.1984. — <i>Dossier en cours</i> au 22.8.1984	—	—	± 5 000	var.
AP 8/199 G.R. : Rep/39	Verbinding tussen R.W. 29 en 34 via wegen nrs. 9, 18, 1 en 24. — <i>Liaison entre RN. 29 et 34 par</i> <i>chemins n°s 9, 18, 1 et 24</i>	Durbuy, Ferrières	—	Heeft ook betrekking op de provincie Luxemburg. — <i>Concerne également la province de Luxembourg</i> Negatief voorstel van de dienst d.d. 29.6.1983 nr. Rep. 39/DD-JO. — <i>Proposition négative du service du 29.6.1983</i> n° Rep. 39/DD-JO	—	—	± 5 200	var.
G.R. : Rep/36	Rues Bastin en/et Lebeau tel/à	Hoei. — Huy	E/8140	Opname wegen in de toegangswegen van het project Hoei - Régularisation. — <i>Incorporation voiries dans bandes d'accès</i> <i>du projet de Huy - Régularisation</i> Dossier in behandeling op 22.8.1984. — <i>Dossier en cours</i> au 22.8.1984	—	—	± 200	—
AP 6/373 G.R. : Rep/35	Interlokale weg nr. 6 Ambliève- Kaiserbaracke. — <i>Chemin de G.C.</i> n° 6 Ambliève-Kaiserbaracke	Ambliève	E/8474	21.2.1983	—	—	± 8 000	var.
AP 6/209 G.R. : Rep/32, 33, 34 et 37	Route des Allemands Interlokale weg nr. 95. — <i>Route des Allemands</i> <i>Chemin de G.C. n° 95</i>	Aywaille Stoumont Theux	E/8054 E/8055 E/8151 E/8152	18.1.1984 25.3.1983 25.3.1983 25.3.1983	— — — —	— — — —	± 17 500	var.
AP 6/253 G.R. : Rep/31	Interlokale wegen nrs. 708 en 71 verbinding met R.W. 23. — <i>Chemins de G.C. n°s 708 et 71</i> <i>liaison entre RN 23</i>	Stoumont	—	Dossier in onderzoek. — <i>Dossier à l'étude</i>	—	—	± 10 000	var.
AP 6/302 G.T. : Rep/27	Overname van de Avenue Th. Gonda. — <i>Reprise de l'Avenue Th. Gonda</i>	Flémalle	E/677/5319	—	Dossier in behandeling op 22.8.1984. — <i>Dossier en cours au 22.8.1984</i>	—	± 2 000	var.

Dossier nr. hoofdbestuur N° dossier administration centrale	Vakken gemeentewegen — Tronçons de routes communales	Betrokken gemeenten — Communes concernées	Plan nr. — Plan n°	Overname verwezenlijkt bij koninklijk besluit van Dagisch Staatsblad van Reprises, concédées par arrêté royal du Moniteur belge du	Overname verworpen op Reprises rejetées le	Reden van verwerping — Motif du rejet	Wegvakken overgenomen of gew. — Tronçons repris ou refusés	
							lengte — longueur in/en m	breedte — largeur in/en m
AP 6/349 G.R. : Rep/26	Rues du Rivage, Chapuis, enz. op te nemen in de toegangswegen tot de brug van Ougrée. — <i>Rues du Rivage, Chapuis, etc., à incorporer dans dispositif d'accès au pont d'Ougrée</i>	Seraing	E/7708	7.5.1982	—	—	± 300	—
AP 6/327 AP 6/284 AP 6/294 G.R. : Rep/19	Verbinding tussen R.W. 39 en R.W. 33. — <i>Liaison entre la RN 39 et la RN. 33</i>	Esneux, Sprimont	—	Dossier in onderzoek. — <i>Dossier à l'étude</i>	—	—	± 5 300	var.
AP 6/385 G.R. : Rep/18	Rue Cavens	Malmedy	E/9001	—	Dossier in behandeling op 22.8.1984. — <i>Dossier en cours au 22.8.1984</i>	—	± 250	var.
AP 6/273 G.R. : Rep/11	Lokale weg nr. 7. — <i>Chemin vicinal n° 7</i>	Aywaille	E/8082	3.12.1981	—	—	± 1 500	var.

Overname door de Staat van gemeente- en provinciewegen (verwezenlijkt of verworpen)				Reprises, par l'Etat, de routes communales et provinciales (réalisées ou rejetées)				
Directie der Wegen van Aarlen				Direction des Routes d'Arlon				
Dossiernr. hoofdbestuur — N° dossier administration centrale	Vakken gemeentewegen — Tronçons de routes communales	Vakken provinciewegen — Tronçons de routes provinciales	Plan nr. — Plan n°	Overname verwezenlijkt bij koninklijk besluit van Belgisch Staatsblad van — Reprises, concrétisées par arrêté royal du Moniteur belge du	Overname verworpen op — Reprises rejetées le	Reden van verwerping — Motif du rejet	Wegvakken overgenomen of gew. — Tronçons repris ou refusés	
							lengte — longueur in/en m	breedte — largeur in/en m
AP 8/176.081	Aarlen. — Arlon Avenue Patton Rue de la Semois Rue des 2 Luxembourg			9.6.1981 7.8.1981	—	—	1 400 500 500	7→200 6,50 7,00
AP 8/182.081		Marche-Barvaux Chassepierre-Muno		26.3.1981 10.6.1981	—	—	21 400 5 600	7,00 7,00

Overname door de Staat van gemeente- en provinciewegen
(verwezenlijkt of verworpen)

Direction des Routes de Namur

Reprises, par l'Etat, de routes communales et provinciales
(réalisées ou rejetées)

Direction des Routes de Namur

Dossiernr. — N° dossier administration centrale	Vakken gemeentewegen — Tronçons de routes communales	Vakken provinciewegen — Tronçons de routes provinciales	Plan nr. — Plan n°	Overname verwezenlijkt bij koninklijk besluit van Belgisch Staatsblad van — Reprises, concrétisées par arrêté royal du Moniteur belge du	Overname verworpen op — Reprises rejetées le	Reden van verwerping — Motif du rejet	Wegvakken overgenomen of gew. — Tronçons repris ou refusés	
							lengte — longueur in/en m	breedte — largeur in/en m
1981								
Néant								
Nihil								
1982								
Néant								
Nihil								
1983								
AP 9/192/083/	Brug van Godinne verbinding tussen							
02 902	Annevoie en Godinne + toegangs- wegen. — Pont de Godinne reliant Annevoie à Godinne + voirie d'accès						700	5
				12.4.1983	Weigering bouwvergun- ning rondweg om An- nevoie. — Refus permis de bâtir contournement d'Annevoie			
1984								
Néant								
Nihil								

Overname door de Staat van gemeente- en provinciewegen (verwezenlijkt of verworpen)				Reprises, par l'Etat, de routes communales et provinciales (réalisées ou rejetées)				
Directie der Wegen van Vlaams-Brabant				Direction des Routes du Brabant flamand				
Dossiernr. — N° dossier administration centrale	Vakken gemeentewegen — Tronçons de routes communales	Vakken provinciewegen — Tronçons de routes provinciales	Plan nr. — Plan n°	Overname verwezenlijkt bij koninklijk besluit van Belgisch Staatsblad van — Reprises, concrétisées par arrêté royal du Moniteur belge du	Overname verworpen op — Reprises rejetées le	Reden van verwerping — Motif du rejet	Wegvakken overgenomen of gew. Tronçons repris ou refusés	
							lengte — longueur in/en m	breedte — largeur in/en m
AP 2/356/081 02781	Bever : R.W./R.N. 249 : Pipestraat			31.3.1981	—	—	874	2x3
AP 2/343/081 13179	Gooik R.W. 73 Deelgemeenten Oetingen en Kester, Langestraat, De Bruneustraart, De Molenstraat. — Gooik R.N. 73, Sections d'Oetingen et de Kester, Langestraat, De Bruneau- straat, De Molenstraat			9.1.1981	—	—	6 565	2x3
AP 2/343/081 04231	Pepingen, Steenweg naar Kester R.W./R.N. 73			13.5.1981	—	—	0→1 020 1 020→1 857	10,50 10,50→16
AP 2/289/081 04334	Strombeek-Bever, R.W. 202, Sint- Annalaan, Mutsaert. — Strombeek- Bever, RN 202, av. Sainte-Anne, Mutsaert			15.5.1981	—	—	700	2x3,5
AP 2/335/081 07579	Landen, Fabriekstraat R.W./RN 283			21.8.1981	—	—	600	2x3,5
AP 2/353/082 04926	Strobeeck-Bever, R.O.-Mechelen- straat, Beverstraat			7.5.1982	—	—	1 633	2x3,5
AP 2/304/082 02734	Tienen R.W. 266, Ambachtenlaan. — Tirlemont RN. 266, Ambachtenlaan			19.3.1982	—	—		
AP 2/358/ 082/04431	Begijnendijk, deel van Aarschorse Steenweg (provinciale weg R.W. 254. — Begijnendijk, tronçon de la chaus- sée d'Aarschot (route provinciale) RN. 254			7.5.1982	—	—	650	2x3
83)	Nihil. — Néant				—	—	—	—
84)	Nihil. — Néant				—	—	—	—

Overname door de Staat van gemeente- en provinciewegen
(verwezenlijkt of verworpen)

Directie der Wegen van Antwerpen 1

Reprises, par l'Etat, de routes communales et provinciales
(réalisées ou rejetées)

Direction des Routes d'Anvers 1

Dossier nr. — N° dossier administration centrale	Vakken gemeentewegen — Tronçons de routes communales	Vakken provinciewegen — Tronçons de routes provinciales	Plan nr. — Plan n°	Overname verwezenlijkt bij koninklijk besluit van Belgisch Staatsblad van — Reprises, concrétisées par arrêté royal du Moniteur belge du	Overname verworpen op — Reprises rejetées le	Reden van verwerping — Motif du rejet	Wegvakken overgenomen of gew. — Tronçons repris ou refusés	
							lengte — longueur in m	breedte — largeur in m
1981 AP 1/208 081/03725bis d.d. 4.6.1981	de Scheldekaaien, Brouwersvliet, Oude Leeuwenrui en Ankerrui te Antwerpen. — le quais de l'Escaut, Brouwersvliet, Oude Leeuwenrui et Ankerrui à Anvers		C/8908	14.6.1982 BX1/0 382/5492K	Voorlopig afgewezen. — Refusé provisoirement		± 3 500	± 15
1982 1/0 082/10800 d.d. 20.10.1982	's Herenbaan te/a Boom		C/9184 A	Brief comité om akte op te stellen op d.d. 24.8.1984. — Lettre comité pour établisse- ment acte, le 24.8.1984			± 400	± 12 (halve kant weg/moitié de route)
	's Herenbaan te/a Rumst		C/9184 B				± 400	(halve kant weg/moitié de route)
	's Herenbaan en/et Potaardestraat te/a Niel		C/9185				± 900	
1982 /216 082/07625 d.d. 24.11.1982	BS. GV 331/4 Meerhoutsesteenweg te Geel. — Chaussée de Meerhout à Geel			7.7.1983 AP1/216 083/5878	Ongunstig (geen enkel argument). — Défa- vorable (aucun argu- ment)		± 2 100	± 12
1983 /216 083/5878 d.d. 7.7.1983	BS. GV. 331/3 en/et 332/2 te/a Meerhout			6.9.1983 AP1/216 083/07275	Ongunstig (gekoppeld aan voorstel van de gem. Geel). — Défa- vorable (rattaché à la proposition de la com. de Geel)		± 2 700	± 12
1983 AP 1/223 083/10578 d.d. 22.11.1983	G. Gezellelaan, Edg. Tinellaan Zwartzustersvest, Hoogstratenplein te Mechelen/a Malines			Brief aan hoofdbestuur voor koninklijk besluit op d.d. 27.6.1984. — Lettre à l'administration centrale pour arrêté royal le 27.6.1984			± 1 400	± 22

Dossier nr. hoofdbestuur N° dossier administration centrale	Vakken gemeentewegen — Tronçons de routes communales	Vakken provinciewegen — Tronçons de routes provinciales	Plan nr. — Plan n°	Overname verwezenlijkt bij koninklijk besluit van Belgisch Staatsblad van — Reprises, concrétisées par arrêté royal du Moniteur belge du	Overname verworpen op — Reprises rejetées le	Reden van verwerping — Motif du rejet	Wegvakken overgenomen of gew. — Tronçons repris ou refusés	
							lengte — longueur in/en m	breedte — largeur in/en m
AP 1/217 083/09126 d.d. 19.10.1983	B.G.V. Gierle-Beerse grondgebied/territoire Lille Vosselaar Beerse		C/9387 C/9388 C/9389	Brief aan hoofdbestuur voor koninklijk besluit op d.d. 10.8.1984. — Lettre à l'administration centrale pour arrêté royal le 10.8.1984	—	—	± 4 920	± 12

Reprises, par l'Etat, de routes communales et provinciales
(réalisées ou rejetées)

Direction des Routes du Limbourg

Overname door de Staat van gemeente- en provinciewegen
(verwezenlijkt of verworpen)

Directie der Wegen van Limburg

Dossier nr. hoofdbestuur N° dossier administration centrale	Vakken gemeentewegen Tronçons de routes communales	Vakken provinciewegen Tronçons de routes provinciales	Plan nt. Plan n°	Overname verwezenlijkt bij koninklijk besluit van Belgisch Staatsblad van Reprises, concrétisées par arrêté royal du Moniteur belge du	Overname verworpen op Reprises rejetées le	Reden van verwerping Motif du rejet	Wegvakken overgenomen of gew. Tronçons repris ou refusés	
							lengte longueur in/en m	breedte largeur in/en m
1982	Lummen, Ringlaan Nr./n° 1		0/177	9.11.1982	—	—	1 100	16

Reprises, par l'Etat, de routes communales et provinciales
(réalisées ou rejetées)

Direction des Routes de Flandre orientale

Overname door de Staat van gemeente- en provinciewegen
(verwezenlijkt of verworpen)

Directie der Wegen van Oost-Vlaanderen

Dossier: hoofdbestuur — N° dossier administration centrale	Vakken gemeentewegen — Tronçons de routes communales	Vakken provinciewegen — Tronçons de routes provinciales	Plan nr. — Plan n°	Overname verwezenlijkt bij koninklijk besluit van Belgisch Staatsblad van — Reprises, concertées par arrêté royal du Moniteur belge du	Overname verworpen op — Reprises rejetées le	Reden van verwerping — Motif du rejet	Wegvakken overgenomen of gew. — Tronçons repris ou refusés	
							— longue in/en m	— breedte — largeur in/en m
1981 1P4/302 081/01/828	Nr./n° 1 Buurtweg/ <i>Chemin vicinal</i>		V B/75413	31.1.1981	—	—	1 265	11 d. 13
/4/299 1/04/325	Boudewijnlaan		160-8035 74.744	16.11.1981	—	—	1 095	20 d. 23
/4/292 0/09680	Beekstraat		VB2bis/ 73686	11.12.1981	—	—	145	1,5 d. 4
1982 1P4/303 2/00484	Vliegruiglaan		VB/75.453	15.1.1982	—	—	2 480	15 d. 20
1983	Nihil. — Néant							
1984	Nihil. — Néant							

Overname door de Staat van gemeente- en provinciewegen
(verwezenlijkt of verworpen)

Directie der Wegen van West-Vlaanderen te Brugge

Reprises, par l'Etat, de routes communales et provinciales
(réalisées ou rejetées)

Direction des Routes de Flandre occidentale à Bruges

Dossier nr. hooftbestuur N° dossier administration centrale	Vakken gemeentewegen Tronçons de routes communales	Vakken provinciewegen Tronçons de routes provinciales	Plan nr. Plan n°	Overname verwezenlijkt bij koninklijk besluit van Belgisch Staatsblad van Reprises, concrétisées par arrêté royal du Moniteur belge du	Overname verworpen op Reprises rejetées le	Reden van verwerping Motif du rejet	Wegvakken overgenomen of gew. Tronçons repris ou refusés	
							lengte longueur in/en m	breedte largeur in/en m
1983 AP/199	Poperinge-Woesten		—	—	27.12.1983	Als voorwaarde voor de overname werd geëist dat de gemeenten Ieper en Poperinge de RW333 zouden overnemen, wat door de gemeenten werd geweigerd. — Comme condition de reprise, il fut exigé que les communes d'Ypres et de Poperinge reprennent la RN333, ce qu'elles ont refusé	5 050	8 en 6 rijksweg verharding 8 et 6 revêtement en dur de la chaussée