

Kamer van Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1979

29 JUNI 1979

WETSONTWERP

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE OPENBARE WERKEN (1)
UITGEBRACHT DOOR DE HEER CARDOEN

DAMES EN HEREN,

1. Uiteenzetting van de Minister

De fiets krijgt van dag tot dag meer aanhangers in ons land. Dat uitermate goedkope en milieuvriendelijke vervoermiddel is terzelfder tijd een sportieve activiteit en een ontspanning die dikwijls door geneeskundigen worden aanbevolen.

De fietsers moeten dan echter over een infrastructuur beschikken die hen beschermt tegen de gevaren die uitgaan van andere weggebruikers. Daartoe moeten fietspaden *in situ proprio* worden aangelegd, die nergens worden onderbroken.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Vankeirsbilck.

A. — Leden : de heren Beerden, Cardoen, Coppieters, Desutter, Hiance, Jérôme, Pierret, Smets, Vankeirsbilck, Van Rompaey. — de heren Biefnot, Bob Cools, Hurez, Mangelschots, Nyffels, Scokaert, Van der Biest. — de heren Albert Claes, Louis Olivier, Poma, Taelman. — de heer Mordant. — de heer De Beul.

B. — Plaatsvervangers : de heren De Mey, Kelchtermans, Marchal, Verroken, Wauthy. — de heren Baudson, Delizée, Vandenhove, Vanderheyden. — de heren Knoops, Sprockeels. — de heer Brasseur. — de heer Somers.

Zie :

137 (B. Z. 1979) : N° 1.

— N° 2 : Amendement.

Chambre des Représentants

SESSION EXTRAORDINAIRE 1979

29 JUIN 1979

PROJET DE LOI

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES TRAVAUX PUBLICS (1)
PAR M. CARDOEN

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Exposé du Ministre

La bicyclette fait de jour en jour de nouveaux adeptes dans notre pays. Ce moyen de locomotion éminemment économique et écologique est en même temps une activité sportive et un délassement souvent recommandés par le corps médical.

Encore faut-il que les cyclistes disposent d'une infrastructure qui les mettent à l'abri des dangers provoqués par les autres usagers de la route. Pour ce faire, il convient de construire des pistes cyclables en site propre et suivant des itinéraires continus.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Vankeirsbilck.

A. — Membres : MM. Beerden, Cardoen, Coppieters, Desutter, Hiance, Jérôme, Pierret, Smets, Vankeirsbilck, Van Rompaey. — MM. Biefnot, Bob Cools, Hurez, Mangelschots, Nyffels, Scokaert, Van der Biest. — MM. Albert Claes, Louis Olivier, Poma, Taelman. — M. Mordant. — M. De Beul.

B. — Suppléants : MM. De Mey, Kelchtermans, Marchal, Verroken, Wauthy. — MM. Baudson, Delizée, Vandenhove, Vanderheyden. — MM. Knoops, Sprockeels. — M. Brasseur. — M. Somers.

Voir :

137 (S. E. 1979) : N° 1.

— N° 2 : Amendement.

Daarom maken de diensten van het Departement thans een uitgebreid fietspadennet op, dat de vergelijking kan doorstaan met het rijkswegennet. Het is evenwel evident dat om technische of sociaal-economische redenen voor de fietspaden een ander tracé zal worden uitgestippeld dan dat voor de rijksweg.

Zeër dikwijls in België is de afstand tussen de gevels van de oude gebouwen immers te gering om nog een fietspad aan te leggen, tenzij dan ten koste van de voetpaden of van de rijweg. Bovendien doet de aanleg van een fietspad onmiddellijk haast de rijweg en het voetpad ernstige problemen inzake veiligheid voor de fietsers zowel als voor de voetgangers rijzen. Ten slotte zijn de oneffenheden van het landschap in bepaalde streken van zodanige aard dat grootscheepse grondwerken moeten worden uitgevoerd bij de verbreding van het wegdek om een rijwielpad aan te leggen.

In 1978 en in 1979 werden aanzienlijke kredieten — 500 miljoen F — voor de aanleg van fietspaden uitgetrokken. De Minister wil het bedrag van die begroting voor het jaar 1980 nog opvoeren om aldus de hele bevolking beter te kunnen dienen.

Het Departement en in het bijzonder het Wegenfonds zouden echter over de middelen moeten kunnen beschikken om de ontwikkeling van een veilig fietspadennet dat aangepast is aan het verkeer van fietsers, ten uitvoer te leggen.

Daarom is het onontbeerlijk dat het Wegenfonds ertoe wordt gemachtigd fietspaden aan te leggen die gelegen zijn op het domein van de provinciale en de gemeentelijke wegen.

Vanzelfsprekend moeten dergelijke projecten in nauwe samenwerking met de betrokken provincies of gemeenten tot een goed einde worden gebracht.

Onderhavig wetsontwerp is dan ook een onontbeerlijk instrument voor het uitvoeren van een door iedereen gewenst fietspadennet.

2. Algemene bespreking

Verscheidene leden keuren het wetsontwerp goed. Het kadert met name met de investeringen voor de bevordering van fietspaden.

Een lid acht het wenselijk fietspaden aan te leggen langs de kleine provinciale en gemeentewegen en eventueel zelfs in een eigen bedding, om te voorkomen dat de fietsers langs druk bereden wegen moeten rijden met alle moeilijkheden vandien.

De Minister antwoordt dat er juist naar gestreefd wordt de rijkswegen te vermijden.

Als bijlage komen nadere bijzonderheden voor over de aanwending van het in 1978 voor de fietspaden uitgetrokken krediet van 500 miljoen F. Ter zake werd een grote inspanning gedaan. Meer dan 420 miljoen is vastgelegd.

Op de vraag of een speciaal krediet zal worden uitgetrokken voor de uitvoering van het onderhavige ontwerp antwoordt de Minister ontkennend. Vóór 1980 hoopt hij dit krediet evenwel te kunnen verhogen, zodat hij in feite over een voldoende bedrag zou beschikken voor de uitvoering van dit ontwerp, aangezien het hele beschikbare bedrag niet zal worden opgebruikt voor de aanleg van fietspaden langs de rijkswegen.

Een lid onderstreept dat, wanneer een fietspad wordt aangelegd langs een jaagpad, de nodige veiligheidsvoorzieningen moeten worden aangebracht.

C'est la raison pour laquelle les services du Département s'attachent actuellement à l'établissement d'un réseau maillé de pistes cyclables comparable au réseau des routes de l'Etat. Il est toutefois évident que, dans de nombreux cas, des considérations techniques ou socio-économiques imposent, pour la piste cyclable, le choix d'un tracé différent de celui de la route de l'Etat.

En effet, très souvent en Belgique, la distance entre les alignements des façades des immeubles anciens est trop faible pour permettre encore l'établissement d'une piste cyclable, si ce n'est au détriment de la largeur des trottoirs ou de la chaussée. De plus, la construction d'une piste en bordure immédiate de la chaussée et du trottoir pose de graves problèmes de sécurité, tant pour les cyclistes que pour les piétons. Enfin, dans certaines régions, le relief tourmenté du terrain nécessiterait des terrassements considérables en cas d'élargissement de l'assiette de la voirie en vue de l'implantation d'une piste cyclable.

Un budget important de 500 millions de F a été réservé en 1978 et en 1979 pour la construction de pistes cyclables. Le Ministre a l'intention d'augmenter encore le montant de ce budget pour l'année 1980 en vue de répondre au souhait de l'ensemble de la population.

Il conviendrait cependant que le département, et en particulier le Fonds des routes, disposent des moyens de réaliser cette politique de développement d'un réseau de pistes cyclables, sûr et bien adapté à la circulation des cyclistes.

Pour ce faire, il est indispensable que le Fonds des routes soit autorisé à exécuter des travaux de pistes cyclables situées sur le domaine de la voirie provinciale ou communale.

Il est évident que de tels projets doivent être menés à bien en parfaite collaboration avec les provinces ou les communes concernées.

En conclusion, ce projet de loi constitue un outil indispensable à la réalisation pratique d'un développement des pistes cyclables, souhaité par chacun.

2. Discussion générale

Plusieurs membres déclarent approuver le présent projet de loi, qui trouve sa place dans le cadre des investissements en faveur de la promotion des pistes cyclables.

Un membre estime qu'il est souhaitable de réaliser les pistes cyclables le plus possible le long des petites routes provinciales et communales et même éventuellement en site propre, pour éviter que les cyclistes doivent circuler le long des routes à trafic important et les inconvénients que cela comporte.

Le Ministre répond que l'objectif poursuivi consiste précisément à se dégager des itinéraires nationaux.

Des précisions sur l'utilisation du crédit de 500 millions de F, prévu en 1978 pour les pistes cyclables, figurent en annexe. Un effort considérable a été fait. Plus de 420 millions ont été engagés.

A la question de savoir si un crédit spécial sera prévu pour l'application du présent projet, le Ministre répond par la négative. Cependant, il espère pouvoir augmenter pour 1980 le crédit prévu et disposer de facto d'un montant assez important pour assurer l'application du présent projet, du fait que la construction de pistes cyclables le long des routes de l'Etat ne consommera pas la totalité du crédit disponible.

Un membre souligne la nécessité, en cas d'établissement de pistes cyclables le long des chemins de halage, de prévoir le dispositif de sécurité nécessaire.

De Minister antwoordt dat de plannen in dat geval aan de veiligheidsvoorwaarden zullen worden aangepast, met name door het aanbrengen van een afsluiting.

Een lid verzet zich tegen het voorstel van de Raad van State om de Minister van Binnenlandse Zaken het indieningsbesluit mede te laten voordragen en mede te laten ondertekenen. Zulks zou de procedure immers onnodig verlengen.

De Minister is het daarmee eens. Hij ziet niet in waarom de Minister van Binnenlandse Zaken daarbij zou moeten worden betrokken, als er een overeenkomst bestaat tussen de gemeente en het Ministerie van Openbare Werken, als het verzoek uitgaat van de gemeente of de werken met haar goedvinden zullen plaatshebben.

In dat geval meent de Minister dat de voorwaarden vervuld zijn om tot de uitvoering over te gaan.

3. Bespreking van het artikel

Op de vraag van een lid antwoordt de Minister dat de financiering van die werken thans geregeld wordt door het herhaaldelijk gewijzigde besluit van de Regent van 2 juli 1949. De Staat verleent een toelage ten bedrage van 30 % van de kosten van de werken.

De heer Desutter stelt een amendement (Stuk n° 137/2) voor tot aanvulling van het enig artikel met een § 5.

Een lid steunt dit amendement dat, volgens hem, ingaat op de wens van de bevolking en de bezoekers van de toeristische centra.

De Minister is niet a priori tegen dit amendement gekant. Hij oppert evenwel enkele bezwaren :

1) De tekst van het amendement houdt niet rechtstreeks verband met die van het ontwerp.

2) Het zal niet gemakkelijk zijn een bepaling te vinden van wat een toeristisch gebied is. Elke stad zal op die hoedanigheid aanspraak willen maken. Het begrip « toeristisch gebied » zou dus moeten verdwijnen en worden vervangen door individuele beslissingen, die telkens bij koninklijk besluit zouden worden genomen.

3) Er moet overleg met de Minister van Verkeerswezen gepleegd worden, aangezien coördinatie met het globale vervoerbeleid, dat parkeerterreinen rond de steden en niet in het centrum ervan nastreeft.

Men kan wel aannemen dat het Wegenfonds parkeerterreinen aanlegt, maar volgens de Minister gaat het niet op dat de Staat al dan niet ondergrondse parkeergebouwen optrekt, want niemand weet hoever dat kan leiden.

In verband met het tweede punt is een lid erover verwonderd dat niet wordt gesproken van het economisch aspect, terwijl het amendement de problemen van de toeristische centra wil oplossen.

Er wordt voorgesteld het woord « toeristische » in het eerste lid van het amendement weg te laten.

In verband met het derde punt werpt een lid op dat in bepaalde toeristische steden alleen aan ondergrondse parkeergebouwen gedacht kan worden. Neemt men die mogelijkheid weg, dan wordt het amendement waardeloos voor die steden.

Le Ministre répond que, dans ce cas, les projets seront adaptés aux conditions de sécurité, notamment par la construction de barrières.

Un membre se déclare opposé au souhait formulé par le Conseil d'Etat de faire également participer le Ministre de l'Intérieur à la proposition et au contreseing de l'arrêté. En effet, cette intervention ralentirait inutilement la procédure.

Le Ministre est d'accord avec ce point de vue. Il ne voit pas l'opportunité de prévoir l'intervention du Ministre de l'Intérieur alors qu'un accord existe entre la commune et le Ministère des Travaux publics, que la demande émane de la commune ou qu'elle ait donné son accord.

Dans ce cas, le Ministre estime que les conditions sont réunies pour que l'on passe à l'exécution.

3. Discussion de l'article

Le Ministre précise, en réponse à une question, que le financement de ces travaux est actuellement réglé par l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949, modifié à de multiples reprises. Un subside est accordé par l'Etat à concurrence de 30 % du coût des travaux.

M. Desutter a déposé un amendement (Doc. n° 137/2) tendant à compléter l'article unique par un § 5.

Un membre soutient l'amendement qui, selon lui, tend à rencontrer les vœux de la population et des visiteurs des centres touristiques.

Le Ministre déclare ne pas s'opposer a priori à l'amendement. Cependant, il formule les objections suivantes :

1) le texte de l'amendement n'est pas en relation directe avec celui du projet;

2) il sera difficile de définir ce qu'est un site touristique. Chaque ville pourra prétendre à cette appellation. Il faudrait supprimer la notion de « sites touristiques » et prévoir des décisions particulières par arrêté royal;

3) il faut assurer une coordination avec le Ministre des Communications du fait qu'une concordance est nécessaire avec la politique globale des transports, qui tend à prévoir des zones de stationnement à la périphérie des villes et non au centre de celles-ci.

D'autre part, si l'on peut accepter que le Fonds des routes construise des aires de stationnement, le Ministre estime que l'Erat ne doit pas s'engager dans la construction de bâtiments de stationnement, souterrains ou non, car nul ne sait où cela peut mener.

Au sujet du deuxième point, un membre s'étonne que rien ne soit prévu qui tienne compte de l'aspect économique, alors que l'amendement rencontre les problèmes des centres touristiques.

Il est suggéré que le mot « touristiques » soit supprimé dans le premier alinéa de l'amendement.

Au sujet du troisième point, un membre objecte que, dans certaines villes touristiques, seule est concevable la construction de bâtiments de stationnement souterrains. Biffer cette possibilité équivaut dès lors pour ces villes à vider l'amendement de sa substance.

Een ander lid meent aan tot voorzichtigheid alvorens te beginnen aan de oprichting van « parkeergebouwen » waarvan de hoogste bovengrondse en de laagste ondergrondse verdiepingen door de automobilisten niet gebruikt worden uit vrees voor aanrandingen.

Een derde lid meent ook dat het amendement beperkt moet blijven tot de parkeerterreinen en bijgevolg overbodig wordt, aangezien het Wegenfonds reeds gemachtigd is om dergelijke parkeerterreinen aan te leggen.

Ter vergadering stelt de heer Van Rompaey, in bijkomende orde, voor de volgende woorden weg te laten uit het amendement van de heer Desutter: in het eerste lid de woorden « toeristische » en « en tot oprichting van parkeergebouwen » en, in het tweede lid, de woorden « of van het parkeergebouw ».

De heer Claes verklaart dat, indien de amendementen worden gehandhaafd, hij op het amendement van de heer Van Rompaey een subamendement voorstelt om in het eerste lid de woorden « en tot oprichting van parkeergebouwen » en in het tweede lid de woorden « of van het parkeergebouw » opnieuw op te nemen.

De Minister vraagt de intrekking van de amendementen en verbindt zich ertoe om, na overleg met de Minister van Verkeerswezen, de zaak met de Commissie te bepraten bij de hervatting van de werkzaamheden in oktober en zo nodig een wetsontwerp in te diepen dat aan de uitgesproken wens tegemoetkomt.

Derhalve trekt de heer Van Rompaey zijn amendement in bijkomende orde in. De heer Claes trekt zijn subamendement op dat amendement in.

Daar de auteur van het amendement in hoofdorde afwezig is, meent het lid dat dit amendement verdedigt, het niet te kunnen intrekken.

Het amendement van de heer Desutter wordt vervolgens verworpen met 11 tegen 1 stem en 2 onthoudingen.

Het enig artikel wordt eenparig aangenomen.

De Verslaggever,

G. CARDOEN

De Voorzitter,

E. VANKEIRSBILCK

Un autre membre conseille la prudence avant de s'engager dans la voie de la construction de « bâtiments de stationnement », dont les étages supérieurs ou les niveaux souterrains inférieurs sont délaissés par les automobilistes par crainte d'agressions.

Un troisième membre estime également que l'amendement doit être limité aux aires de stationnement et qu'en ce cas, il devient inutile du fait que le Fonds des routes est habilité à en créer.

M. Van Rompaey propose en séance, en ordre subsidiaire, de supprimer les mots suivants dans l'amendement de M. Desutter: dans le 1^{er} alinéa, les mots « et de construction de bâtiments de stationnement » et le mot « touristiques » et, dans le 2^e alinéa, les mots « ou du bâtiment de stationnement ».

M. Claes déclare que, si les amendements sont maintenus, il présente un sous-amendement à l'amendement de M. Van Rompaey pour réintroduire les mots « et de construction de bâtiments de stationnement » au 1^{er} alinéa et les mots « ou du bâtiment de stationnement » au 2^e alinéa.

Le Ministre demande le retrait des amendements. Il s'engage, après concertation avec le Ministre des Communications, à faire le point devant la commission à la rentrée d'octobre et, le cas échéant, à déposer un projet de loi qui réponde aux préoccupations exprimées.

Dans ces conditions, M. Van Rompaey retire son amendement en ordre subsidiaire et M. Claes retire son sous-amendement à cet amendement.

Du fait de l'absence de l'auteur de l'amendement en ordre principal, le membre qui l'a défendu estime ne pas pouvoir le retirer.

L'amendement de M. Desutter est alors rejeté par 11 voix contre 1 et 2 abstentions.

L'article unique est adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,

G. CARDOEN

Le Président,

E. VANKEIRSBILCK

BIJLAGE

Art. 533.01

Uitvoering programma 1978

Fietspaden

Beschrijving	Voorziene krediet	Vastleggingen definit.
Provincie Antwerpen		
A. Werken		0
B. Voorgaande programma's		
N. 14 — Westmalle-Oostmalle ...	0	11 483 450
N. 223 — Lichtaart-Kasterlee ...	0	5 765 877
N. 25 — Geel-Retie	0	21 936 181
N. 637 — Berchem-Wilrijk	0	6 179 381
X. Diversen		
Verrekeningen-Proefkosten, enz. ...	0	623 792
Herzieningen	0	150 000
Z. Buiten programma		
N. 219 — Temse-Zwijndrecht Aanleggen fietspaden	0	4 242 404
Totaal		50 381 085
Waals Brabant		
	0	0
Vlaams Brabant		
A. Werken		
N. 13 — Aarschot-Rilaar-Scherpen- heuvel	31 000 000	26 699 512
X. Diversen		
Verzekeringen, Proefkosten, enz. ...	0	752 459
Herzieningen	0	1 627
Z. Buiten programma		
N. 783 — Ring Leuven	0	115 889
Totaal		27 569 487
Brusselse agglomeratie		
A. Werken		
Tervurenlaan	4 500 000	27 518 436
X. Diversen		
	0	0
Z. Buiten programma		
	0	0
Totaal		27 518 436

ANNEXE

Art. 533.01

Exécution programme 1978

Pistes cyclables

Description	Crédit prévu	Engagements définitifs
Province d'Anvers		
A. Travaux		0
B. Programmes antérieurs		
N. 14 — Westmalle-Oostmalle ...	0	11 483 450
N. 223 — Lichtaart-Kasterlee ...	0	5 765 877
N. 25 — Geel-Retie	0	21 936 181
N. 637 — Berchem-Wilrijk	0	6 179 381
X. Divers		
Décomptes, Frais d'essais, etc. ...	0	623 792
Révisions	0	150 000
Z. Hors programme		
N. 219 — Temse-Zwijndrecht Construction de pistes cyclables	0	4 242 404
Total		50 381 085
Brabant wallon		
	0	0
Brabant flamand		
A. Travaux		
N. 13 — Aarschot-Rilaar-Scherpen- heuvel	31 000 000	26 699 512
X. Divers		
Décomptes, Frais d'essais, etc. ...	0	752 459
Révisions	0	1 627
Z. Hors programme		
N. 783 — Ring Louvain	0	115 889
Total		27 569 487
Agglomération bruxelloise		
A. Travaux		
Avenue de Tervueren	4 500 000	27 518 436
X. Divers		
	0	0
Z. Hors programme		
	0	0
Total		27 518 436

Beschrijving	Voorziene krediet	Vastleggingen definit.
Provincie West-Vlaanderen		
<i>A. Werken</i>		
N. 67 — Brugge-Knokke-Dudzele (tweede faze)	25 000 000	16 592 745
<i>X. Diversen</i>		
Verrekeningen, Proefkosten, enz.	0	1 471 861
Herzieningen	0	1 244 190
Totaal		19 308 796

Provincie Oost-Vlaanderen		
<i>A. Werken</i>		
N. 339 — Deinze-Gavere (4,5 km)	30 000 000	31 460 570
<i>X. Diversen</i>		
Verrekeningen, Proefkosten, enz.	0	205 805
Herzieningen	0	1 767 379
<i>Z. Buiten programma</i>		
N. 60 — Aalst-Dendermonde te Hofstade en te Gijzegem Ontdubbeling fietspad KM. 8095-9047 (raming = 2 km)	0	2 053 091
Totaal		35 486 845

Provincie Henegouwen		
<i>A. Werken</i>		
N. 58 — De Péruwelz jusqu'au pont de l'autoroute A 15 (3 km)	6 000 000	27 655 807
N. 58 — Leuze-Dergneau (14 km)	14 000 000	13 237 280
Totaal		40 893 087

Provincie Luik		
<i>A. Werken</i>		
N. 23 — Ligneuville - St-Vith (12 km)	20 000 000	19 338 803
N. 618 — Tihange-Neuville	6 000 000	5 161 987
Totaal		24 500 790

Provincie Limburg		
<i>A. Werken</i>		
N. 12 — Lommel-Overpelt	23 500 000	24 030 344
N. 18 — Sint-Truiden - Herk-de-Stad	12 000 000	19 699 193
N. 463 — As-Maasmechelen tweede deel	8 000 000	6 260 113
<i>X. Diversen</i>		
Verrekeningen, Proefkosten, enz.	0	3 019 046
Herzieningen	0	4 665 650
<i>Z. Buiten programma</i>		
N. 30 — Bree	0	8 873 294
N. 21 — Maaseik-Gozee vak Leopoldsburg-Hechtel aanleg fietspad	0	27 779 915
N. 19 — Heusden	0	11 886 310
Totaal		106 213 865

Description	Crédit prévu	Engagements définitifs
Province de Flandre occidentale		
<i>A. Travaux</i>		
N. 67 — Brugge-Knokke-Dudzele (deuxième phase)	25 000 000	16 592 745
<i>X. Divers</i>		
Décomptes, Frais d'essais, etc.	0	1 471 861
Révisions	0	1 244 190
Total		19 308 796

Province de Flandre orientale		
<i>A. Travaux</i>		
N. 339 — Deinze-Gavere (4,5 km)	30 000 000	31 460 570
<i>X. Divers</i>		
Décomptes, Frais d'essais, etc.	0	205 805
Révisions	0	1 767 379
<i>Z. Hors programme</i>		
N. 60 — Alost-Termonde à Hofstade et à Gijzegem Dédoublément piste cyclable KM 8095-9047 (estimation = 2 km)	0	2 053 091
Total		35 486 845

Province du Hainaut		
<i>A. Travaux</i>		
N. 58 — De Péruwelz jusqu'au pont de l'autoroute A 15 (3 km)	6 000 000	27 655 807
N. 58 — Leuze-Dergneau (14 km)	14 000 000	13 237 280
Total		40 893 087

Province de Liège		
<i>A. Travaux</i>		
N. 23 — Ligneuville - St-Vith (12 km)	20 000 000	19 338 803
N. 618 — Tihange-Neuville	6 000 000	5 161 987
Total		24 500 790

Province du Limbourg		
<i>A. Travaux</i>		
N. 12 — Lommel-Overpelt	23 500 000	24 030 344
N. 18 — Saint-Trond-Herck-la-Ville	12 000 000	19 699 193
N. 463 — As-Maasmechelen deuxième partie	8 000 000	6 260 113
<i>X. Divers</i>		
Décomptes, Frais d'essais, etc.	0	3 019 046
Révisions	0	4 665 650
<i>Z. Hors programme</i>		
N. 30 — Bree	0	8 873 294
N. 21 — Maaseik-Gozee tronçon Leopoldsburg-Hechtel construction d'une piste cyclable	0	27 779 915
N. 19 — Heusden	0	11 886 310
Total		106 213 865

Beschrijving	Voorziene krediet	Vastleggingen definit.
Provincie Luxemburg		
<i>A. Werken</i>		
N. 28 — A Libramont (PK 31 à 33)	5 000 000	3 660 023
N. 29 — Petit-Han-Barvaux (PK 3,5 à 7)	5 000 000	4 495 325
N. 44 — Stockem-Vance (PK 29 à 36)	12 000 000	10 126 430
N. 44 — Jamoigne-Florenville (PK 29 à 36)	12 000 000	9 001 026
N. 48 — Libramont	16 000 000	12 287 532
<i>X. Diversen</i>		
Verrekeningen, Proefkosten, enz. ...	0	1 120 917
Herzieningen	0	926 829
Totaal... ..		41 618 082
Provincie Namen		
<i>A. Werken</i>		
N. 4 — Namur-Carrefour Didi ...	16 000 000 13 000 000 22 000 000	59 275 945
<i>X. Diversen</i>		
Verrekeningen, Proefkosten, enz. ...	0	300 000
Totaal		59 575 945
Totaal per rubriek		433 066 418

Description	Crédit prévu	Engagements définitifs
Province de Luxembourg		
<i>A. Travaux</i>		
N. 28 — A Libramont (PK 31 à 33)	5 000 000	3 660 023
N. 29 — Petit-Han-Barvaux (PK 3,5 à 7)	5 000 000	4 495 325
N. 44 — Stockem-Vance (PK 29 à 36)	12 000 000	10 126 430
N. 44 — Jamoigne-Florenville (PK 29 à 36)	12 000 000	9 001 026
N. 48 — Libramont	16 000 000	12 287 532
<i>X. Divers</i>		
Décomptes, Frais d'essais, etc. ...	0	1 120 917
Révisions	0	926 829
Total		41 618 082
Province de Namur		
<i>A. Travaux</i>		
N. 4 — Namur-Carrefour Didi ...	16 000 000 13 000 000 22 000 000	59 275 945
<i>X. Divers</i>		
Décomptes, Frais d'essais, etc. ...	0	300 000
Total		59 575 945
Total par rubrique		433 066 418