

Kamer der Volksvertegenwoordigers

Chambre des Représentants

3 MAART 1953.

3 MARS 1953.

BEGROTING

van het Ministerie van Openbare Werken en van
Wederopbouw
voor het dienstjaar 1953.

BUDGET

du Ministère des Travaux Publics et de la
Reconstruction
pour l'exercice 1953.

Kredieten betreffende de Openbare Werken.

Crédits afférents aux Travaux publics.

VERSLAG

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

RAPPORT

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

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

MESDAMES, MESSIEURS.

Uwe commissie vergaderde op 9 en 16 December 1952, om de begroting van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw voor het dienstjaar 1953 te bespreken, deze bespreking beperkt zijnde tot de Sector « Openbare Werken » terwijl de sector « Wederopbouw » zal besproken worden door uwe Commissie voor de Wederopbouw.

In zijn inleiding tot de bespreking deelt de Minister mede dat om redenen van bezuiniging de twee departementen werden samengebracht.

De administratie van schade aan private goederen werd behouden terwijl de Algemene Dienst kon versmolten worden.

Voor 1953 zijn 100 miljoen méér voorzien dan in 1952, dit als gevolg van de aanpassing der wedden, de onderhoudswerken, en de hernieuwing der nummerplaten voor auto's.

Votre Commission s'est réunie les 9 et 16 décembre 1952 en vue de l'examen du budget du Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction pour l'exercice 1953, la discussion étant limitée au Secteur « Travaux Publics »; votre Commission de la Reconstruction sera chargée de l'examen du secteur « Reconstruction ».

Dans son introduction M. le Ministre signale que la fusion des deux départements fut réalisée pour des raisons d'économie.

L'administration des dommages aux biens privés a été maintenue, tandis que le Service Général fusionna.

Une augmentation de 100 millions est prévue pour 1953 comparativement à 1952, motivée par l'adaptation des traitements, les travaux d'entretien et de renouvellement des plaques d'immatriculation pour véhicules automobiles.

(1) Samenstelling van de Commissie : de heren Brunfaut, voorzitter; Bijmens, De Nolf, Gillès de Pélichy, Goffings, Jacques (Mathieu), Lamalle, Lambotte, Meyers, Moriau, Stubbe, Verboven. — De Kinder, Demoitelle, Hicquet, Juste, Martel, Peeters (Justin), Rommiée, Sainte, Thys. — Lahaye, Rey.

Zie :

4-XVI : Begroting.
39 en 102 : Amendementen.

(1) Composition de la Commission : MM. Brunfaut, président; Bijmens, De Nolf, Gillès de Pélichy, Goffings, Jacques (Mathieu), Lamalle, Lambotte, Meyers, Moriau, Stubbe, Verboven. — De Kinder, Demoitelle, Hicquet, Juste, Martel, Peeters (Justin), Rommiée, Sainte, Thys. — Lahaye, Rey.

Voir :

4-XVI : Budget.
39 et 102 : Amendements.

De politiek inzake Openbare Werken zal besproken worden bij de behandeling der Begroting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven.

Nummerplaten.

Bij artikel 29 is een krediet voorzien van 22.500.000 frank voor het vervaardigen en het verzenden van nieuwe nummerplaten voor autovoertuigen.

Een amendement (n° 39) tot schrapping van dit krediet werd ingediend.

De Minister vraagt de verwerping ervan en bewijst de noodzakelijkheid, de nummerplaten te vernieuwen, als volgt :

1) Iedereen is overtuigd van de noodzakelijkheid dat er maatregelen dienen getroffen te worden. Binnenkort komen wij over het miljoen platen.

2) Het is onmogelijk de platen nog te verbreden, ze zijn reeds te breed voor kleine wagens.

3) Het is niet praktisch, omdat ze onleesbaar worden in de vlucht.

4) Er zijn veel valse platen. Er bestaat een repertoire met circa 1400 platen die in dubbel zouden gebruikt worden.

5) Er zijn een groot aantal ongebruikte platen, vermits op 31 December 1951 slechts 471.713 weggebruikers de verkeersbelasting hadden betaald. Daaruit blijkt dat er een 500.000 afgeleverde platen, niet werden gebruikt in 1951.

6) De veiligheid op de baan eist dat elk automobilist kan vereenzelvigd worden.

Het amendement brengt dus geen heelmiddel want het laat alles zoals het is.

Anderzijds heeft de pers zich fel geïnteresseerd aan dit vraagstuk en verschillende voorstellen werden gedaan.

Wat zijn de inzichten van de Minister ?

Het is de Minister die een beslissing moet nemen.

De ongebruikte platen moeten verdwijnen.

In plaats van 1 miljoen zullen er 600.000 overblijven.

Dit werk is mogelijk met de medewerking van het belastingsbeheer.

Moesten wij vragen de ongebruikte platen binnen te brengen, weinigen zouden het doen, en dit om allerlei redenen. Het is ook weinig praktisch de politie daarmee te belasten. Het gaat ook niet op, twee systemen tegelijk te gebruiken, het oude en een nieuwe. Het is veel eenvoudiger, aan al wie zijn verkeersbelasting betaalt, twee nieuwe platen met zijn oud nummer te bezorgen.

De nieuwe aanvragers zouden op voorlegging van een betalingsbewijs van hun verkeersbelasting, twee nieuwe platen krijgen met een vrijgekomen nummer.

Aldus zou iedereen die zijn verkeersbelasting betaalt, zijn huidige nummer bewaren, ook deze die volgens hun « standing » menen recht te hebben op een « klein » nummer.

Anderzijds zou geen enkel document moeten veranderd worden.

De vraag kan gesteld worden, hoelang dit nieuw systeem kan in voege blijven.

Ziehier een statistiek over het aantal weggebruikers, die hun verkeersbelasting betaalden. Het is voldoende de vergelijking te maken met het aantal afgeleverde platen, om het antwoord te vinden :

La politique suivie en matière de travaux publics sera examinée lors de la discussion du budget des Recettes et Dépenses extraordinaires.

Plaques d'immatriculation.

Il est prévu, à l'article 29, un crédit de 22.500.000 francs pour la confection et l'envoi de nouvelles plaques d'immatriculation pour automobiles.

Un amendement a été proposé (n° 39) tendant à supprimer ce crédit.

M. le Ministre en demande le rejet et démontre la nécessité de renouveler les plaques d'immatriculation comme suit :

1) Tout le monde estime que des nouvelles mesures s'imposent. Nous dépasserons bientôt pour les plaques le chiffre de 1.000.000.

2) Il est impossible d'augmenter encore les dimensions des plaques; elles sont déjà trop larges pour les petites voitures.

3) Les plaques actuelles ne sont pas pratiques, car elles sont illisibles au vol.

4) Il y a beaucoup de fausses plaques. Il existe un répertoire d'environ 1.400 plaques qui sont, paraît-il, utilisées en double.

5) Il y a un grand nombre de plaques inutilisées, puisqu'au 31 décembre 1951, 471.713 usagers de la route seulement avaient acquitté la taxe de roulage. Il en résulte que 500.000 plaques sont restées inutilisées en 1951.

6) La sécurité de la route exige que tout automobiliste soit identifiable.

L'amendement ne remédie absolument à rien, il laisse tout en état.

D'autre part, la presse s'est beaucoup intéressée à ce problème et elle a fait diverses suggestions.

Quel est l'avis du Ministre ?

C'est au Ministre qu'il appartient de prendre une décision.

Les plaques inutilisées doivent disparaître.

Au lieu d'un million, il en restera 600.000.

Ce travail est possible avec la collaboration de l'administration des contributions.

S'il fallait demander de rentrer les plaques inutilisées, peu nombreux seraient ceux qui s'exécuteraient, et ce pour des raisons variées. Il ne serait guère pratique d'en charger la police. Il n'est pas possible d'employer simultanément le système ancien et le système nouveau. Il est beaucoup plus simple de remettre deux plaques portant son ancien numéro à quiconque paie sa taxe de roulage.

Ceux qui demandent une plaque pour la première fois auraient à présenter un récépissé de paiement de leur taxe de roulage pour obtenir deux nouvelles plaques portant un numéro disponible.

Ainsi, quiconque acquitte sa taxe de roulage conserverait son numéro actuel, même ceux qui croient avoir droit à un « petit » numéro en raison de leur « standing ».

D'autre part, il ne faudrait modifier aucun document.

On peut se demander combien de temps ce nouveau système pourrait rester en vigueur.

Voici une statistique du nombre des usagers de la route qui ont acquitté leur taxe de roulage. Pour trouver la réponse il suffit de faire la comparaison avec le nombre de plaques délivrées.

1939	240.000
1947	248.000
1948	312.000
1949	369.000
1950	429.000
1951	471.713

Aantal afgeleverde platen : 960.000.

In de laatste jaren kwamen er gemiddeld 57.000 nummers bij per jaar.

Met de huidige nummering zouden we nog 10 jaar voortkunnen.

De nieuwe plaat zal dezelfde vorm hebben van de oude plaat. Zij zou vervaardigd worden in aluminium, en de cijfers zouden in reliëf staan, en bestreken met een weerkaatsend product, wat meer veiligheid zou geven in het geval dat er wagens onverlicht langs de baan staan.

Terzelfdertijd zou ook een nummerplatenboek worden aangelegd : zodat iedereen regelmatig zou kunnen nazien wie de beleefde en onbeleefde, de voorzichtige en onvoorzichtige voerders zijn.

Dit systeem draagt de goedkeuring van al de leden van de Commissie en het amendement wordt ingetrokken.

De nieuwe Wegcode.

Bij de Minister werd steeds aangedrongen opdat spoedig de wegcode zou worden bekendgemaakt.

Talrijke parlementaire initiatieven betreffende vluchtmisdrijf, onbekwame voerders, rijbewijs, verplichte verzekering en parkeerverbod, konden niet worden doorgedreven omdat de nieuwe wegcode ontworpen was. Intussen werd een aanvulling op de verkeersreglementering uitgevaardigd betreffende het verbod te parkeren op de grote steenwegen.

Dit besluit van 15 October 1952 vraagt een rechtzetting daar de Franse tekst niet overeenkomstig is met de Vlaamse tekst, waar er sprake is van « Rijbaan » of « Rijweg ».

Een ontwerp van Koninklijk besluit betreffende een nieuwe Wegcode is thans bij de Raad van State, die er iets zeer goed wil van maken, en derhalve de nodige tijd moet hebben.

Daarna zal de commissie die de tekst opstelde, hem opnieuw onderzoeken, en voor vlugge en massale verspreiding zal gezorgd worden.

Een lid vestigt de aandacht van de Minister op de noodzakelijkheid :

- 1) de buurtspoorwegen uit te breken, om de banen te kunnen verbreden;
- 2) de banen te verbeteren vooral daar, waar autobuslijnen zijn ingericht.
- 3) bij de N. M. B. S. aan te dringen hun bewaakte overwegen aan te passen aan de nieuwe breedte van de baan.
- 4) het aanleggen van fietspaden intensief door te voeren, teneinde de fietsers niet langer bloot te stellen aan het gevaar der automobilisten.

De kredieten voorzien voor 1953 ten bedrage van 1.870.063.000 frank (sector « Openbare Werken ») werden aangenomen met 10 tegen 7 stemmen en 1 onthouding.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,

E. MORIAU.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

1939	240.000
1947	248.000
1948	312.000
1949	369.000
1950	429.000
1951	471.713

Nombre de plaques délivrées : 960.000.

Au cours des dernières années, 57.000 numéros en moyenne s'y sont ajoutés par année.

Le système d'immatriculation actuel peut encore être maintenu pendant 10 ans.

La nouvelle plaque aurait la même forme que l'ancienne. Elle serait en aluminium, avec des chiffres en relief, enduits d'un produit réfléchissant, ce qui augmenterait la sécurité lorsque des voitures non éclairées stationnent le long de la route.

En même temps, un indicateur des plaques automobiles serait établi, afin que chacun puisse vérifier l'identité des conducteurs courtois ou non, prudents ou dangereux.

Ce système est approuvé par tous les membres de la Commission, et l'amendement est retiré.

Le nouveau Code de la Route.

On insiste auprès de M. le Ministre en vue de la publication rapide du Code de la Route.

De nombreuses initiatives parlementaires relatives au délit de fuite, à l'incapacité de conduire, au permis de conduire, à l'assurance obligatoire et à l'interdiction de parquage n'ont pu aboutir parce qu'un nouveau code de la route est à l'étude. Entretemps a été promulguée une disposition complémentaire relative à l'interdiction de parquage sur les grandes routes.

Cet arrêté du 15 octobre 1952 doit subir une rectification, car le texte français ne concorde pas avec le texte néerlandais, où il est question de « Rijbaan » ou « Rijweg ».

Un projet d'arrêté royal relatif au nouveau Code de la Route est actuellement soumis au Conseil d'Etat, qui désire fournir du travail bien fait et doit donc disposer du temps nécessaire.

Ensuite, la Commission qui a rédigé le texte, devra l'examiner à nouveau et une large diffusion en sera assurée.

Un membre a attiré l'attention du Ministre sur la nécessité :

- 1) de supprimer les lignes vicinales pour l'élargissement des routes;
- 2) d'améliorer les routes, surtout celles comportant des lignes d'autobus;
- 3) d'insister auprès de la S. N. C. B. pour qu'elle adapte ses passages à niveau gardés à la nouvelle largeur de la route;
- 4) d'intensifier l'aménagement de pistes cyclables afin de mieux préserver les cyclistes du danger automobile.

Les crédits prévus pour 1953, d'un montant de 1 milliard 870.063.000 francs (Secteur « Travaux Publics »), ont été adoptés par 10 voix contre 7 et 1 abstention.

Le présent rapport a été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,

E. MORIAU.

Le Président,

F. BRUNFAUT.

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

VRAAG 1:

Gelieve enkele cijfers te geven betreffende de baggerwerken die werden uitgevoerd in de Dender.

ANTWOORD:

Baggerwerken uitgevoerd in de Dender.

De hoeveelheden die uitgebaggerd werden in de loop der laatste vijf jaar bedragen:

— 1948 : 30.873 m³;
— 1949 : 34.370 m³;
— 1950 : 72.370 m³;
— 1951 : —
— 1952 : 54.000 m³.

De daaruit voortvloeiende uitgaven bedroegen respectievelijk : 1.074.000 frank; 1.196.000 frank; 2.517.000 frank en 1.715.000 frank.

De grootste hoeveelheid baggerwerken werd uitgevoerd tussen Aat en Aalst.

VRAAG 2:

De heer Minister kent het probleem van de D. R. B. en de misbruiken tot dewelke hij aanleiding geeft. Sedert jaren beloofde de Minister het probleem voor de Kamer te brengen en de besluitwet die de D. R. B. instelde eventueel te vervangen door een wet. Welk is thans zijn standpunt?

ANTWOORD:

De Minister heeft beloofd, tijdens de openbare bespreking waartoe zijn begroting aanleiding zal geven, al de gevraagde preciseringen te verstrekken.

VRAAG 3:

Wij aanzien het als een misbruik, dat sommige Provinciale architecten, plans opmaken voor particulieren. Werden reeds maatregelen genomen om dat misbruik tekeer te gaan?

ANTWOORD:

Bepaalde provinciereglementen verlenen de toelating aan agenten der provincie plannen en ontwerpen op te maken voor rekening der gemeenten.

Deze stand van zaken zal ter kennis worden gebracht van de Minister van Binnenlandse Zaken die alleen de bevoegdheid bezit om de gewraakte praktijk te verbieden.

VRAAG 4:

Hoever staat het met de oprichting van de Studiecommissies voor het gebruik der terreinen gelegen langs het Albertkanaal?

ANTWOORD:

De commissies bevoegd voor de provincies Luik en Limburg bestaan reeds. Deze voor de provincie Antwerpen zal binnenkort in het leven worden geroepen.

Een uitvoerig antwoord werd gegeven in het Bulletin van Vragen en Antwoorden, n° 7, zittingsjaar 1952-1953.

VRAAG 5:

Werden reeds maatregelen genomen om te voorkomen, dat minder weigeringsbesluiten inzake bouwtoelating, zouden worden genomen?

QUESTIONS ET REPONSES.

QUESTION 1:

Prière de fournir quelques chiffres au sujet des travaux de dragage exécutés dans la Dendre.

RÉPONSE:

Travaux de dragage effectués dans la Dendre.

Les quantités draguées au cours des cinq dernières années s'élèvent à :

— 1948 : 30.873 m³;
— 1949 : 34.370 m³;
— 1950 : 72.370 m³;
— 1951 : —
— 1952 : 54.000 m³.

Les dépenses afférentes s'élèvent respectivement à 1.074.000 francs, 1.196.000 francs, 2.517.000 francs et 1.715.000 francs.

Les plus importants dragages ont été effectués entre Ath et Alost.

QUESTION 2:

M. le Ministre connaît le problème de l'O. N. I. ainsi que les abus auxquels elle donne lieu. Depuis des années le Ministre promet de soumettre cette question à la Chambre et de remplacer éventuellement l'arrêté-loi instituant l'O. N. I. par une loi. Quel est son point de vue actuel?

RÉPONSE:

Le Ministre a promis de donner toutes les précisions demandées au moment de la discussion de son budget.

QUESTION 3:

Nous considérons comme un abus, le fait que certains architectes provinciaux établissent des plans pour des particuliers. Des mesures ont-elles été prises pour mettre fin à cet abus?

RÉPONSE:

Certains règlements provinciaux permettent aux agents de la province d'établir des plans et des projets pour le compte des communes.

Cet état de fait sera signalé à M. le Ministre de l'Intérieur, qui seul est compétent pour l'interdire éventuellement.

QUESTION 4:

Où en est la création de comités d'études pour l'aménagement des terrains situés le long du canal Albert?

RÉPONSE:

Les comités compétents pour les provinces de Liège et de Limbourg existent déjà. Celui pour la province d'Anvers sera créé incessamment.

Une réponse détaillée a été donnée au Bulletin des Questions et Réponses n° 7, session 1952-1953.

QUESTION 5:

Des mesures ont-elles été prises pour éviter que moins de décisions négatives soient rendues en matière d'autorisation de bâtir?

ANTWOORD :

Bouwtoelatingen.

Het aantal weigeringsbesluiten vermindert regelmatig. Er dient overigens opgemerkt dat die besluiten niet steeds een definitief karakter hebben. Bijaldien de aanvrager zich voegt naar de aanbevelingen die hem gedaan worden, wordt zijn aanvraag ingewilligd in vele gevallen.

VRAAG 6 :

Zijn de studietoelatingen reeds opgericht, tot het opmaken van streekplannen met het oog op de stedenbouw ?

ANTWOORD :

De Minister beschikt thans over de nodige machten. De eerste studietoelatingen zullen binnenkort opgericht worden.

VRAAG 7 :

Welke zijn de onderrichtingen inzake ontbossing ?

ANTWOORD :

Het past een onderscheid te maken tussen de ontbossing en de normale exploitatie van een bos of van een woud. In dit laatste geval kunnen de bomen geveld worden wanneer zij de nodige ouderdom bereikt hebben. De aldus ontstane ruimte wordt opnieuw beplant.

Wanneer het integendeel gaat om het vellen van bomen buiten een normale exploitatie, mogen de gemeenten die onder stedenbouwkundig regime gesteld werden de toelatingen niet verlenen zonder het akkoord van het Bestuur van de Stedenbouw, behoudens wanneer zij een reglement bezitten dat goedgekeurd werd, hetzij door de Bestendige Deputatie, hetzij door de Koning.

Het Bestuur van de Stedenbouw laat niet na zich voor deze aanlegingen in verbinding te stellen met het Bestuur van Waters en Bossen.

VRAAG 8 :

Is de rangschikking der wegen reeds een afgedane zaak ?

ANTWOORD :

Het Rijkswegenet is ingedeeld in drie categorieën :

- a) de autosnelwegen,
- b) het primaire net,
- c) het secundaire net.

Het primaire net vormt een mazenet bestaande uit de meest belangrijke wegen. In principe zal elke gemeente met 10.000 inwoners en het merendeel van de gemeenten met ten minste 5.000 inwoners op dit net gelegen zijn.

Het secundaire net omvat al de andere Rijkswegen die uit oogpunt van verkeer klaarblijkelijk van minder belang zijn.

De inlijving in het secundaire Rijkswegenet van tal van andere gemeentewegen die van algemeen belang zijn voor het wegverkeer wordt onderzocht; deze herklassering hangt natuurlijk af van de financiële mogelijkheden.

VRAAG 9 :

Kunnen geen inlichtingen worden verstrekt nopens de taak van de regies ?

ANTWOORD :

Er bestaat een wegenregie in elke provincie; die van de provincies Henegouwen, Oost-Vlaanderen en Antwerpen zijn evenwel weinig uitgebreid. De belangrijkste is die van Brabant die o. m. de Beplantingsdienst in haar bevoegdheid heeft.

De regies hebben tot taak het uitvoeren van kleine plaatselijke onder-

RÉPONSE :

Autorisations de bâtir.

Le nombre de décisions négatives diminue régulièrement. D'autre part, il est à remarquer que ces décisions n'ont pas toujours un caractère définitif. Si l'intéressé se conforme aux recommandations qui lui sont faites, sa demande sera admise dans beaucoup de cas.

QUESTION 6 :

Les commissions d'études chargées d'établir des plans régionaux d'urbanisation sont-elles déjà constituées ?

RÉPONSE :

Actuellement, le Ministre dispose des pouvoirs nécessaires. Les premières commissions d'études seront créées d'ici peu.

QUESTION 7 :

Quelles sont les instructions en matière de déboisement ?

RÉPONSE :

Il y a lieu de distinguer entre le déboisement et l'exploitation normale d'un bois ou d'une forêt. En ce dernier cas, les arbres peuvent être abattus lorsqu'ils ont atteint l'âge nécessaire. L'espace ainsi obtenu est reboisé.

Au contraire, lorsqu'il s'agit d'abatage d'arbres en dehors d'une exploitation normale, les communes soumises au régime de l'urbanisme ne peuvent accorder les autorisations sans l'accord de l'Administration de l'Urbanisme, sauf si elles possèdent un règlement approuvé, soit par la Députation permanente, soit par le Roi.

Pour ces questions, l'Administration de l'Urbanisme se met toujours en rapport avec l'Administration des Eaux et Forêts.

QUESTION 8 :

La classification des routes est-elle déjà effectuée ?

RÉPONSE :

Le réseau routier de l'Etat est subdivisé en trois catégories :

- a) les autoroutes;
- b) le réseau primaire;
- c) le réseau secondaire.

Le réseau primaire est constitué par les routes les plus importantes. En principe, chaque commune de 10.000 habitants et la plupart des communes d'au moins 5.000 habitants seront situées sur ce réseau.

Le réseau secondaire comprend toutes les autres routes de l'Etat qui du point de vue du trafic, sont manifestement de moindre importance.

L'incorporation dans le réseau secondaire des routes de l'Etat de nombreux chemins communaux intéressants pour la circulation routière fait l'objet d'un examen; ce reclassement dépend naturellement des possibilités financières.

QUESTION 9 :

Est-il possible de donner quelques renseignements au sujet de la tâche confiée aux Régies.

RÉPONSE :

Il existe une régie des ponts et chaussées dans chacune des provinces; celles des provinces de Hainaut, de Flandre Orientale et d'Anvers sont toutefois peu importantes. La plus importante est celle du Brabant, dont relève notamment le Service des Plantations.

Les régies sont chargées de l'exécution de petits travaux d'entretien

houdswerken, graafwerk, vervoer van materialen voor hun eigen werken of voor de kantonniers en de hun toegevoegde werklieden, onderhoud van de wegsignalisatie, enz.

Sommige dezer regies voeren ook algemene bestrijkingen van de wegen hunner provincie uit in het gunstig jaargetijde.

Ten slotte, is het optreden van de regies geboden voor het verwezenlijken van werken die niet juist kunnen bepaald worden en waarvoor de aannemers opgevoerde prijzen zouden moeten indienen om zich tegen alle risico's en onvoorziene gevallen te dekken; wel te verstaan zijn dergelijke werken steeds van geringe omvang. Het gaat hier bij voorbeeld om de herstelling van een ingestorte duiker of van een borstweering of om het in goede staat herstellen van een klein rijbaanvak waarin plotseling belangrijke defecten zouden ontstaan zijn.

VRAAG 10:

Hoeveel kilometers Rijkswegen werden:

- a) volledig hersteld,
- b) voorlopig hersteld,

sedert de bevrijding van het grondgebied?

ANTWOORD:

Sedert 1949 werden de kredieten die aan het Bestuur van Bruggen en Wegen waren toegekend hoofdzakelijk opgeslorpt door de voorlopige herstelling van het wegens de oorlog beschadigde net.

Zowat 1.400 km wegen kregen van de oorlog te lijden en vergden herstellingen van zeer verschillende omvang.

Ten aanzien van het zeer verspreid liggen van die werken en van het feit dat ze nu eens door gewone aannemingen, dan weer door aannemingen in regie of nog door de eigenlijke regies van het Bestuur werden uitgevoerd, werden voor deze verschillende herstellingen geen gedetailleerde aantekeningen bijgehouden.

De enige inlichting die het archief van het Bestuur der Wegen kan verstrekken is het bedrag van de bedoelde werken dat voor de jaren 1946, 1947 en 1948 circa 450 miljoen Frank beloopt.

Vanaf het jaar 1949 daarentegen werd het programma tot modernisering van het net stelselmatig doorgevoerd; 1.100 km wegen geschikt-gemaakt en 136 bruggen definitief herbouwd.

VRAAG 11:

Wat wordt er gedaan met de kasseien die vervangen worden?

ANTWOORD:

Wanneer de kasseien vervangen worden door nieuwe elementen of door een doorlopende wegverharding — beton of asfalt — worden de oude kasseien in reserve gehouden, ten einde te voorzien in de behoeften van de regieën van het Departement. Het overschot wordt kosteloos ter beschikking gesteld van de aangelande gemeenten die er om verzoeken.

VRAAG 12:

Art. 13. — Aankoop en gebruik van fietsen en motorvoertuigen, eigendom van de Staat. Gelieve nadere uitleg te geven over het gebruik van dit krediet.

ANTWOORD:

1) Aantal wagens in gebruik gedurende het jaar 1952-1953 en hun respectievelijke motorkracht:

a) Minister en zijn Kabinet: 2, waarvan:

- 1 van 26 P.K. en
- 1 van 18 P.K.

b) Diensten van het Departement: 61, waarvan:

- 2 van 22 P.K.,
- 11 van 18 P.K.,
- 15 van 17 P.K.,
- 12 van 16 P.K.,

à l'échelle locale, de travaux de terrassement, des transport de matériaux pour leurs propres travaux ou pour ceux des cantonniers et de leurs ouvriers de complément, de l'entretien de la signalisation routière, etc.

Certaines de ces régies procèdent également à l'enduisage général des routes de leur province au cours de la bonne saison.

Enfin, l'intervention des régies est requise pour l'exécution de travaux qui ne peuvent être déterminés avec précision et pour lesquels les entrepreneurs devraient soumissionner à des prix surfacts afin de se couvrir contre tous les risques et contre tous les cas imprévus: bien entendu, ces travaux sont généralement de peu d'importance. En l'occurrence il s'agit de la réparation d'un affaissement ou d'un parapet ou de la remise en état d'une petite section de route devenue subitement défectueuse.

QUESTION 10:

Quel est le nombre de kilomètres de routes de l'Etat:

- a) réparés entièrement,
- b) réparés provisoirement,

depuis la libération du territoire?

RÉPONSE:

A partir de 1949, les crédits octroyés à la Direction des Ponts et Chaussées ont été principalement absorbés par la réparation provisoire du réseau endommagé au cours des hostilités.

Environ 1.400 km de routes ont été endommagés par la guerre et ont nécessité des réparations de diverse importance.

Etant donné la grande dispersion de ces travaux ainsi que leur exécution, soit par des entreprises ordinaires, soit par des entreprises en régie, soit encore par les régies proprement dites de l'Administration, aucune documentation détaillée n'a été conservée au sujet de ces diverses réparations.

Le seul renseignement que les archives de l'Administration des Ponts et Chaussées est en mesure de fournir, est que le montant de ces travaux pour les années 1946, 1947 et 1948 atteint environ 450 millions de francs.

A partir de 1949, au contraire, le programme de modernisation du réseau est systématiquement exécuté, 1.100 km de routes ont été aménagés et 136 ponts ont été reconstruits définitivement.

QUESTION 11:

Que fait-on des pavés qui ont été remplacés?

RÉPONSE:

Lorsque des pavés sont remplacés par des éléments nouveaux ou par un revêtement continu — béton ou asphalte — les anciens pavés sont tenus en réserve, en vue de pourvoir aux besoins des régies du Département. Le surplus est tenu gratuitement à la disposition des communes limitrophes qui en font la demande.

QUESTION 12:

Art. 13. — Achat et utilisation de bicyclettes et de véhicules automobiles appartenant à l'Etat. Veuillez donner des précisions concernant l'utilisation de ce crédit.

RÉPONSE:

1) Nombre de véhicules en service pendant l'année 1952-1953 et leur puissance respective:

a) le Ministre et son cabinet: 2, dont:

- 1 de 26 CV et
- 1 de 18 CV;

b) Services du Département: 61, dont:

- 2 de 22 CV,
- 11 de 18 CV,
- 15 de 17 CV,
- 12 de 16 CV,

2 van 12 P.K.,
4 van 9 P.K.,
5 van 8 P.K.,
10 van 6 P.K.

2) De wijze van berekening:

a) van de verbruikskosten voor elke wagen bestaat er een boordboekje, waarin de geleider per dag de reisweg en de afgelegde afstand optekent, evenals het verbruik van olie en benzine;

b) de chef van de garage of de betrokken diensthoofden houden nota, voor elke wagen, van de lopende onderhouds- en herstellingskosten.

3) De gemiddelde prijs voor 1952-1953 van de benzine beloopt fr. 5,72; van de olie fr. 24,33.

VRAAG 13:

Werd al iets gedaan voor de eenmaking van de bestekken betreffende:

- a) de openbare werken;
- b) de militaire werken (Landsverdediging)?

ANTWOORD:

Tot thans werd geen enkele maatregel genomen voor het eenmaken van de bestekken betreffende de werken die voor rekening van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw en van het Ministerie van Landsverdediging worden uitgevoerd.

Het Departement van Landsverdediging neemt evenwel, en zonder dat het daartoe verzocht werd, over het algemeen ter zake dezelfde voorschriften aan als die welke van kracht zijn bij het Departement van Openbare Werken en van Wederopbouw.

Er moet echter worden opgemerkt, dat de Commissie voor de normalisatie van de aanbestedingsvoorwaarden inzake werken en leveringen voor rekening van de Staat, die thans aan het Ministerie van Financiën verbonden is, haar werkzaamheden voltooid heeft en een definitief ontwerp heeft opgemaakt dat eerlang aan de hogere instanties zal worden voorgelegd.

VRAAG 14:

Werden maatregelen getroffen voor het regulariseren van de toestand der tijdelijke personeelsleden?

ANTWOORD:

De benoemingen op de proef krachtens artikel 2 van het Koninklijk besluit van 23 juni/12 December 1951 zijn reeds gedaan wat betreft de graden van klasseerder, typiste, klerk, steno-typiste, opsteller, bestuurssecretaris, ingenieur, alsook wat betreft het werkliedenpersoneel, de kantoniers en de boden-deurwachters.

Het examen voor vaste aanstelling werd tot nu toe uitgeschreven voor de stagedoende typisten, steno-typisten en klerken. Heel binnenkort zullen examens worden uitgeschreven voor de graden van opsteller en bestuurssecretaris.

Die examens worden ingericht door de tussenkomst van het Vast Wervingssecretariaat, dat mijn departement verzoekt, de voor een bepaalde graad vereiste formaliteiten te vervullen. De regulariseerbare personeelsleden worden vast benoemd zodra de uitslagen van het examen door het Vast Wervingssecretariaat aan het Departement zijn medegedeeld.

Wat betreft de technische graden (architect, tekenaar, werkopzichter, enz...) zullen de benoemingen op de proef in die graden en de uitschrijving van de corresponderende examens voor vaste aanstelling plaats hebben zodra de lijst van de aanvangsgraden bedoeld in artikel 8 van het Koninklijk besluit van 23 juni/12 December 1951 definitief zal vastgesteld zijn in gemeen overleg met de diensten van de heer Eerste-Minister.

VRAAG 15:

Hoeveel van die tijdelijke personeelsleden kunnen definitief benoemd worden?

2 de 12 CV.
4 de 9 CV.
5 de 8 CV.
10 de 6 CV.

2) Mode de calcul:

a) pour déterminer les frais de consommation de chaque véhicule, il est prévu un carnet de bord dans lequel le conducteur note, par jour, l'itinéraire suivi et la distance parcourue, ainsi que la consommation d'huile et d'essence;

b) le chef du garage ou les chefs de service intéressés tiennent note, pour chaque véhicule, des frais courants d'entretien et de réparation;

3) Le prix moyen, pour 1952-1953, est de fr. 5,72 pour l'essence et de fr. 24,33 pour l'huile.

QUESTION 13:

A-t-on déjà fait quelque chose en vue de l'uniformisation des devis concernant:

- a) les travaux publics;
- b) les travaux militaires (Défense Nationale)?

RÉPONSE:

Jusqu'à présent, aucune mesure n'a été prise en vue de l'uniformisation des devis concernant les travaux exécutés pour le compte du Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction et du Ministère de la Défense Nationale.

Cependant, en cette matière, le Département de la Défense Nationale adopte généralement, sans en être requis, les mêmes prescriptions que celles en vigueur au Département des Travaux Publics et de la Reconstruction.

Toutefois il y a lieu de signaler que la Commission de normalisation des conditions d'adjudication en matière de travaux et livraisons pour le compte de l'État, rattachée actuellement au Ministère des Finances, a terminé ses travaux et qu'elle a élaboré un projet définitif qui sera soumis prochainement aux instances supérieures.

QUESTION 14:

Des mesures ont-elles été prises en vue de la régularisation de la situation des agents temporaires?

RÉPONSE:

Les nominations à l'essai effectuées sur la base de l'article 2 de l'arrêté royal du 23 juin/12 décembre 1951 sont chose faite en ce qui concerne les grades de classeur, dactylographe, commis, steno-dactylographe, rédacteur, secrétaire d'administration, ingénieur, ainsi que pour le personnel ouvrier, les cantonniers et les messagers-huissiers.

Le concours pour la nomination à un emploi définitif est actuellement annoncé pour les dactylographes, steno-dactylographes et commis stagiaires. A très bref délai, il sera organisé des concours pour les grades de rédacteur et de secrétaire d'administration.

Ces concours sont organisés à l'intervention du Secrétariat permanent de Recrutement, que mon Département prie d'accomplir les formalités requises pour un grade déterminé. Les agents regularisables sont nommés définitivement dès que le Secrétariat permanent de Recrutement communique au Département les résultats du concours.

En ce qui concerne les grades techniques (architecte, dessinateur, surveillant des travaux, etc.), les nominations à l'essai dans ces grades et l'organisation des concours corrélatifs pour la nomination définitive auront lieu dès que la liste des grades de début, visée à l'article 8 de l'arrêté royal du 23 juin/12 décembre 1951, sera définitivement fixée en accord avec les services de M. le Premier Ministre.

QUESTION 15:

Combien de ces agents temporaires pourront être nommés définitivement?

ANTWOORD :

Kunnen definitief benoemd worden :

administratief, technisch en meesterspersoneel ... 3.300
werkliedenpersoneel... .. 1.650

VRAAG 16 :

Welke is de toestand van de taalrollen tot op heden met aanvulling van de tabel die in het verslag van verleden jaar is verschenen.

ANTWOORD :

Hierbij de tot op 31 December 1952 bijgewerkte lijst van de ambtenaren van het departement, gerangschikt per taalrol (1 bijlage). Er dient evenwel opgemerkt dat de taalrollen alleen in voege zijn bij het Hoofdbestuur.

Bijgaande cijfers hebben derhalve uitsluitend betrekking op het Hoofdbestuur van het Departement.

Toestand op 31 December 1952.

Categorie	Nederlandse taalrol Aantal	Franse taalrol Aantal
I	58	87
II	141	199
III	146	183
IV	174	162
	—	—
	519	631

VRAAG 17 :

Is het mogelijk toelagen te geven voor de aankoop van materialen aan de gemeenten die werklozen tewerkstellen?

ANTWOORD :

De Minister heeft de redenen uiteengezet om dewelke hij oordeelt deze weg niet te kunnen inslaan. De sommen die gebeurlijk zouden aangewend worden met dat doel, zouden alleen kunnen afgenomen worden van de kredieten ingeschreven op de buitengewone begroting en bestemd tot de subsidiëring der gemeentewerken. In die onderstelling zou het volume van deze werken verminderen. Anderdeels zijn de gemeentebesturen niet steeds in staat over te gaan tot die aankopen in de meest voordelige voorwaarden van prijs en hoedanigheid. Tenslotte zou de noodzakelijke controle van het Bestuur van de Stedebouw zeer moeilijk en zeer onzeker zijn.

VRAAG 18 :

Hoever staat het met de bouw of aankoop van Rijkswachtkazernen?

ANTWOORD :

396 kazernen of lokalen zijn de eigendom van de Staat.
1.203 lokalen maken het voorwerp uit van inhuringen.

VRAAG 19 :

Op welke publicaties is het Departement geabonneerd?

ANTWOORD :

De Minister heeft dienaangaande een precies antwoord verstrekt in het Bulletin van Vragen en Antwoorden van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, onder n° 69.

RÉPONSE :

Peuvent être nommés à titre définitif :

personnel administratif, technique et de maîtrise 3.300
personnel ouvrier 1.650

QUESTION 16 :

Quelle est la situation des rôles linguistiques avec mise à jour du tableau paru au rapport de l'an dernier?

RÉPONSE :

Ci-après la liste des fonctionnaires du département, mise à jour au 31 décembre 1952 et établie par rôle linguistique (1 annexe). Il y a lieu de noter toutefois que les rôles linguistiques ne sont d'application qu'à l'Administration centrale.

Les chiffres ci-après concernent donc exclusivement l'Administration centrale du Département.

Situation au 31 décembre 1952.

Catégorie	Rôle néerlandais Nombre	Rôle français Nombre
I	58	87
II	141	199
III	146	183
IV	174	162
	—	—
	519	631

QUESTION 17 :

Est-il possible, en vue de l'achat de matériaux, d'octroyer des subsides aux communes qui occupent des chômeurs?

RÉPONSE :

Le Ministre a exposé les motifs pour lesquels il estime ne pas pouvoir s'engager dans cette voie. Les sommes qui seraient éventuellement affectées à cette fin ne pourraient être prélevées que sur les crédits inscrits au budget extraordinaire, et destinés à subsidier des travaux communaux. Dans cette hypothèse le volume de ces travaux diminuerait. D'autre part, les administrations communales ne sont pas toujours à même de procéder auxdits achats dans les meilleures conditions de prix et de qualité. Enfin, le contrôle nécessaire par l'Administration de l'Urbanisme serait très difficile et très précaire.

QUESTION 18 :

Où en est la construction ou l'acquisition de casernes pour la Gendarmerie?

RÉPONSE :

396 casernes ou locaux sont la propriété de l'Etat.
1.203 locaux font l'objet de locations.

QUESTION 19 :

A quelles publications le Département est-il abonné?

RÉPONSE :

Le Ministre a fourni à ce sujet une réponse précise dans le Bulletin des Questions et Réponses de la Chambre des Représentants, sous le n° 69.