

Kamer der Volksvertegenwoordigers

Chambre des Représentants

2 JULI 1953.

2 JUILLET 1953.

WETSONTWERP

tot wijziging van de wet van 9 Augustus 1948 houdende wijziging van de wetgeving inzake wegen.

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 9 août 1948 portant modification de la législation sur la voirie par terre.

VERSLAG

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

RAPPORT

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

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

MESDAMES, MESSIEURS,

De Commissie voor de Openbare Werken heeft het wetsontwerp n° 380, tot wijziging van de wet van 9 Augustus 1948, houdende wijziging van de wetgeving inzake wegen, besproken en onderzocht. Het enig artikel van dit ontwerp, beoogt de afschaffing van artikel 9 van vernoemde wet.

La Commission des Travaux publics a discuté et examiné le projet de loi n° 380, modifiant la loi du 9 août 1948 portant modification de la législation sur la voirie par terre. L'article unique de ce projet tend à la suppression de l'article 9 de la loi précitée.

De heer Directeur-generaal van de Stedebouw heeft in zijn uiteenzetting gewezen op de draagwijdte van het artikel.

M. le Directeur général de l'Urbanisme a, au cours de son exposé, souligné la portée de cet article.

De feitelijke toestanden, veroorzaakt door artikel 9 van de wet van 9 Augustus 1948, nodigen ons uit tot de afschaffing van dit artikel. Immers door dat artikel 9 worden de « stadswegen » uitgebreid tot de agglomeraties, zelfs van de kleinste gemeente van het land. Dit brengt voor deze gemeenten lasten en verplichtingen mede, welke moeilijk, soms onmogelijk kunnen gedragen worden.

Les situations de fait, résultant de l'article 9 de la loi du 9 août 1948, nous incitent à supprimer cet article. En effet, en vertu de cet article 9, la « voirie urbaine » est étendue aux agglomérations, même de la plus petite commune du pays. Ceci entraîne pour ces communes des charges et des obligations qu'il leur est difficile et parfois impossible de supporter.

De bedoeling van de wet van 9 Augustus 1948 is : de herklassering der wegen, zo grotere als kleinere, bespoedigen. Artikel 4 ontnam aan de gemeentebesturen en aan de Provinciale Deputatie het initiatief om nog verder buurtwegen te verklaren tot « groot verkeer », onder voorwendsel dat deze besturen aarzelden bepaalde trajecten tot buurtweg van « groot verkeer » te verklaren. Soms ook werden al te lichtzinnig buurtwegen in « groot verkeer » geklasseerd.

La loi du 9 août 1948 visait à accélérer le reclassement de la voirie, tant grande que petite. L'article 4 retirait aux administrations communales ainsi qu'à la Députation permanente l'initiative de déclarer encore « de grande communication » des chemins vicinaux, sous prétexte que ces administrations hésitaient à déclarer certains itinéraires chemins vicinaux « de grande communication ». Il arrivait parfois que des chemins vicinaux étaient classés un peu trop à la légère dans la voirie de « grande communication ».

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

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

Zie :

Voir :

380 : Ontwerp overgemaakt door de Senaat.

380 : Projet transmis par le Sénat.

H.

Het Centraal Bestuur wil daaraan een einde stellen door zelf deze besluiten te nemen.

Maar artikel 9 bemoeilijkt de verwezenlijking van het opzet. Immers stadswegen kunnen geen buurtwegen zijn, en dus konden stadswegen niet ingeschakeld worden in een traject van een buurtweg van groot verkeer.

Aldus werden sinds 1948 in de meeste streken van ons land geen gemeentewegen herklasseerd, niettegenstaande het tegendeel in de bedoeling van de wet lag.

Deze herklassering was nog onmogelijk geworden voor wat de buurtwegen van groot verkeer betreft, omdat de buurtweg van groot verkeer doorlopend moet zijn. Welnu bijna altijd zit op een traject een stukje stadsweg, welke de herklassering onmogelijk maakt.

De afschaffing van artikel 9 laat toe dat een buurtweg van groot verkeer ook door de agglomeratie loopt. Op de vraag van een lid, of dat ontwerp iets te maken heeft met de bespoediging van de aanvragen tot erkenning der buurtwegen naar « groot verkeer » moet bevestigend geantwoord worden.

Op de vraag of er twijfel bestond over de subsidiëring voor het herstel of de verbetering dezer buurtwegen van groot verkeer, wordt geantwoord, dat er in feite nooit verplichting tot subsidiëring heeft bestaan, maar dat de praktische toekenning der subsidie thans gemakkelijker wordt. Een lid vraagt welke de juiste procedure is om een buurtweg tot « groot verkeer » te herklasseren, en welke de toestand is der aanvragen op dit ogenblik. Het antwoord luidt : Vroeger moesten de aanvragen gedaan worden door het gemeentebestuur aan de Provinciale Deputatie, die besliste. Thans moeten deze aanvragen, met het advies van de Provinciale Deputatie overgemaakt worden aan het Centraal Bestuur, dat bij koninklijk besluit tot de herklassering beslist. Op de bemerking dat het thans trager gebeurt dan eertijds, wordt geantwoord dat het bedoelde artikel 9 van de wet van 9 Augustus 1948, deze herklassering in de weg stond. Per provincie ziet de stand der aanvragen er uit als volgt : Antwerpen, 12; Brabant, 17; West-Vlaanderen, 4; Oost-Vlaanderen, 7; Henegouwen, 3; Luik, 8; Limburg, 10; Luxemburg, 2; Namen, 16. Totaal : 79.

Hierbij dient aangemerkt dat, waarschijnlijk, ingevolge de omzendbrief 1037, van October 1948, waarbij theoretisch de erkenningen tot groot verkeer werden ingehouden, een aantal aanvragen tot herklassering door de Gouverneurs der Provincie niet werden overgemaakt aan het Centraal Bestuur.

**

Een lid was eveneens van oordeel dat het Centraal Bestuur niet te lichtzinnig mag overgaan tot herklassering. Hij citeert een paar voorbeelden van herklassering, die volgens zijn opvatting, geen werkelijk belangrijke wegen zijn.

**

De Commissie heeft eenparig het enig artikel van het wetsontwerp n° 380 goedgekeurd, en aangedrongen op de spoedige behandeling ervan in de Kamer.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
J. STUBBE.

De Voorzitter,
F. BRUNFAUT.

Le Pouvoir central entend y mettre fin en prenant lui-même ces décisions.

Mais l'article 9 rend malaisée la réalisation de ce dessein. La voirie urbaine ne peut en effet être classée parmi les chemins vicinaux, ce qui ne permettait pas d'intégrer la voirie urbaine à l'itinéraire d'un chemin vicinal de grande communication.

Depuis 1948 donc, on n'a plus, dans la plupart des régions de notre pays, reclassé des chemins vicinaux, alors que la loi visait le contraire.

Ce reclassement était en outre devenu impossible pour les chemins vicinaux de grande communication, un chemin vicinal de grande communication devant être continu. Or, presque toujours, cet itinéraire comporte une section de voirie urbaine, ce qui rend impossible le reclassement.

En supprimant l'article 9 un chemin vicinal de grande communication pourrait traverser également une agglomération. Il est répondu affirmativement à la question d'un membre demandant si le projet accélérera la reconnaissance des chemins vicinaux comme étant de grande communication.

A la question de savoir s'il y avait doute au sujet du subventionnement de la réfection ou de l'amélioration de ces chemins vicinaux de grande communication, il est répondu qu'en fait l'obligation d'octroyer des subsides n'a jamais existé, mais que l'attribution pratique du subside sera maintenant facilitée. Un membre de la Commission demande quelle est la procédure exacte à suivre pour le reclassement d'un chemin vicinal dans la catégorie « de grande communication » et quel est actuellement le nombre des demandes. La réponse est qu'auparavant les demandes devaient être introduites par l'administration communale auprès de la Députation permanente, qui statuait. Actuellement, ces demandes doivent être transmises, avec l'avis de la Députation permanente, au Pouvoir central qui, par arrêté royal, décide du reclassement. A l'observation que la procédure suivie actuellement est plus lente que jadis, il est répondu que l'article 9 de la loi du 9 août 1948 faisait obstacle à ce reclassement. La situation en matière de demandes se présente comme suit par province : Anvers, 12; Brabant, 17; Flandre occidentale, 4; Flandre orientale, 7; Hainaut, 3; Liège, 8; Limbourg, 10; Luxembourg, 2; Namur, 16. Total : 79.

Il y a lieu de remarquer en outre que probablement à la suite de la circulaire n° 1037 d'octobre 1948 et qui, théoriquement, arrêtaient les déclarations « de grande communication », les Gouverneurs n'auront pas transmis à l'Administration centrale un certain nombre de demandes de reclassement.

**

Un membre de la Commission estime que le Pouvoir central ne peut procéder trop à la légère au reclassement. Il cite quelques exemples de reclassement de chemins qui, à son avis, ne sont pas des chemins réellement importants.

**

Votre Commission a approuvé à l'unanimité l'article unique du projet de loi n° 380; elle a insisté pour que la Chambre l'adopte sans tarder.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
J. STUBBE.

Le Président,
F. BRUNFAUT.