

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

9 MARS 1948.

9 MAART 1948.

PROJET DE LOI

portant modification à la législation
sur la voirie par terre.

WETSONTWERP

houdende wijziging van de wetgeving
inzake wegen.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES TRAVAUX PUBLICS (1)

PAR M. JUSTE.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE OPENBARE WERKEN (1) UITGEBRACHT

DOOR DE HEER JUSTE.

MESDAMES, MESSIEURS,

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

1. — *Considérations générales.*

La question du reclassement de la voirie a depuis longtemps retenu l'attention du Parlement. Elle est une des plus épineuses du droit administratif, car les dispositions légales qui règlent le sort des différentes voiries existantes ont été élaborées sans esprit d'ensemble. Il existe des différences fondamentales et souvent injustifiables entre le statut de la grande voirie et celui de la petite voirie, et cette situation n'a pas encore été rectifiée jusqu'à présent. D'autre part, bon nombre de voies de communication ont pratiquement cessé, sous la poussée des circonstances, de faire partie de la catégorie dans laquelle elles sont également classées. Tous les administrateurs communaux connaissent des exemples de chemins vicinaux qui sont, en fait, promus

1. — *Algemene beschouwingen.*

Het vraagstuk van de herklassering van de wegen heeft sedert lang de aandacht van het Parlement gaande gemaakt. Het is een van de meest ingewikkelde kwesties van het bestuursrecht, daar de wetsbepalingen waarbij het lot van de verschillende bestaande wegen wordt geregeld zonder zin voor samenhang werden opgemaakt. Er bestaan grondige en vaak niet te rechtvaardigen verschillen tussen het statuut van de grote wegen en dit van de kleine wegen; en die toestand werd tot nu toe nog niet verbeterd. Anderzijds, hebben tal van verkeerswegen, onder de drang van de omstandigheden, opgehouden deel uit te maken van de categorie waarin zij wettelijk zijn gerangschikt. Al de gemeentebestuurders kennen voorbeel-

(1) Composition de la Commission : MM. Brunfaut, président; Couplet, De Gryse, de Jonghe d'Ardoye, Gaspar, Goffings, Hermans (Fernand), Moriau, Oblin, Stubbe, Vanden Berghe (A.), Verboven. — De Kinder, Demoitelle, Diriken, Duchesne, Juste, Rommée, Schevenels, Van Eynde. — Borremans, Burnelle, — Lahaye, Leleux.

Voir :

54 : Projet de loi.

(1) Samenstelling van de Commissie : de heren Brunfaut, voorzitter; Couplet, De Gryse, de Jonghe d'Ardoye, Gaspar, Goffings, Hermans (Fernand), Moriau, Oblin, Stubbe, Vanden Berghe (A.), Verboven. — De Kinder, Demoitelle, Diriken, Duchesne, Juste, Rommée, Schevenels, Van Eynde. — Borremans, Burnelle, — Lahaye, Leleux.

Zie :

54 : Wetsontwerp.

G.

à la qualité de routes de grande voirie, parce que le trafic national les emprunte. Le mal ne serait pas grand si précisément cet état de choses n'avait pour effet de faire supporter par les communes des dépenses d'entretien et d'amélioration de voirie qui devraient en réalité tomber à charge de l'Etat.

C'est le souci de remédier à ces deux défauts de l'organisation actuelle de la voirie qui avait incité notre regretté collègue M. Blavier à demander à diverses reprises au Gouvernement de déposer un projet de loi sur la question. M. Blavier avait fait de celle-ci son cheval de bataille et il faut rendre ici un hommage ému à l'ardeur et à la compétence avec laquelle il ne cessa, jusqu'à sa mort, de défendre son point de vue. Estimant que le Gouvernement ne répondait pas assez vite à ses sollicitations, M. Blavier avait fini par user de son droit d'initiative et par déposer sur le bureau de la Chambre, conjointement avec nos collègues MM. E. Jacques, R. Demoitelle, M. Grégoire et J. Bracops, une proposition de loi modifiant la loi du 10 avril 1841 sur la voirie vicinale, la loi communale du 30 mars 1836 et la loi provinciale du 30 avril 1836 (1). Il faut croire que cette initiative eut le mérite de provoquer du Gouvernement la réaction désirée, puisque la Chambre est aujourd'hui saisie du projet de loi (2) qui fait l'objet du présent rapport.

En fait, lorsqu'on étudie le problème, on se rend fort bien compte des motifs de la circonspection du Gouvernement. C'est que, pour traiter la question de façon tout-à-fait rationnelle, il faudrait remanier complètement, sinon d'abord faire table rase de l'organisation actuelle, puis reconstruire un édifice bien coordonné. Malheureusement, le résultat le plus clair de cette procédure serait de mettre l'Etat devant un problème financier considérable, car le reclassement des voiries se traduirait sans aucun doute par le transfert dans sa grande voirie de bon nombre de routes provinciales et communales. La proposition de MM. Blavier et consorts aurait, aux yeux du Gouvernement, rendu ce problème inéluctable. C'est pourquoi il a opté pour une solution empirique, mais, selon lui, plus aisément réalisable.

Elle consiste en ce que l'Etat, tout en reconnaissant que le reclassement des voiries doit se faire, en principe, dans le sens d'une mise à sa charge d'une partie de la voirie provinciale et communale, se réserverait le droit de décider du rythme et du moment où cette reprise doit se faire. Il le ferait évidemment selon ses possibilités financières. On ne peut refuser à cette procédure le mérite de la prudence. Il appartiendra au Parlement de veiller à ce que la reprise des voiries ne s'éternise pas. Il suffira d'ailleurs pour cela

den van buurtwegen die feitelijk tot wegen van groot verkeer worden bevorderd omdat zij voor het nationaal verkeer zijn opengesteld. Dit zou geen groot kwaad zijn, indien die toestand juist niet ten gevolge had, dat de gemeenten uitgaven voor onderhoud en verbetering van wegen moeten dragen die, in werkelijkheid, ten laste van de Staat zouden moeten vallen.

Het is juist de bezorgdheid om die gebreken van de huidige inrichting van de wegen te verhelpen, die onze betreurde collega, de heer Blavier, er had toe aangespoord herhaaldelijk aan de Regering de indiening te vragen van een wetsontwerp betreffende die aangelegenheid. De heer Blavier had van deze zijn strijdros gemaakt, en het past hier met ontroering hulde te brengen aan de ijver en de bevoegdheid waarmee hij, tot bij zijn dood, niet ophield zijn standpunt te verdedigen. Van oordeel, dat de Regering niet snel genoeg inging op zijn verzoeken, had de heer Blavier, ten slotte, gebruik gemaakt van zijn recht van initiatief om op het bureau van de Kamer, samen met zijn collega's, de heren E. Jacques, R. Demoitelle, M. Grégoire en J. Bracops, een wetsvoorstel neer te leggen tot wijziging van de wet van 10 April 1841 op de buurtwegen, van de gemeentewet van 30 Maart 1836 en van de provinciale wet van 30 April 1836 (1). Dit initiatief heeft blijkbaar de verdienste gehad, bij de Regering de gewenste reactie uit te lokken, vermits de Kamer zich thans moet uitspreken over het wetsontwerp (2) dat het voorwerp uitmaakt van dit verslag.

Inderdaad, wanneer men het vraagstuk onderzoekt, dan geeft men zich goed rekenschap van de redenen tot omzichtigheid van de Regering. Het is een feit dat, om de aangelegenheid op een volkomen rationele wijze te behandelen, men de huidige inrichting volledig zou moeten wijzigen of ze helemaal van kant schuiven, om daarna een goed samengeordend gebouw op te trekken. Ongelukkig zou die wijze van handelen als voornaamste uitslag opleveren, dat de Staat vóór een aanzienlijk financieel vraagstuk zou worden gesteld, daar de herklassering van de wegen ongetwijfeld zou uitlopen op de overdracht naar zijn grote wegen van talrijke provincie- en gemeentewegen. Naar het inzicht van de Regering, zou het voorstel van de heren Blavier c. s. dit vraagstuk onafwendbaar hebben gemaakt. Daarom heeft zij een empirische oplossing verkozen, die echter, volgens haar, gemakkelijker kan worden verwezenlijkt.

Zij bestaat er in, dat de Staat, hoewel hij toegeeft, dat de herklassering van de wegen in beginsel moet geschieden in de zin van een te zijnen laste leggen van een deel van de provincie- en gemeentewegen, zich het recht zou voorbehouden te beslissen over het tempo en het ogenblik waarop die overname moet geschieden. Hij zou dit, natuurlijk, naar gelang zijn financiële mogelijkheden doen. Aan die handelwijze kan de verdienste van voorzichtigheid niet worden onzegd. Het Parlement zal er moeten

(1) Voir 203 (1946).

(2) Voir 54 (1947-1948).

(1) Zie 203 (1946).

(2) Zie 54 (1947-1948).

qu'il mette à la disposition du Département des Travaux publics les crédits nécessaires, et qu'il s'assure, par les moyens qui lui sont propres, de la bonne utilisation de ces crédits.

Une autre particularité du projet du Gouvernement est qu'il accentue les pouvoirs de tutelle de celui-ci sur la petite voirie. On sait que, déjà dans la législation existante, la plupart des résolutions prises par les communes en matière de voirie sont soumises à l'approbation de l'autorité supérieure. C'est ainsi que, aux termes de l'article 76, 7^e de la loi communale, les plans d'alignement adoptés par les conseils communaux pour la création, l'élargissement ou la suppression de rues dans les agglomérations doivent recevoir l'approbation royale. C'est aussi le Roi qui détermine, après avoir entendu le conseil communal et sur avis de la députation permanente du conseil provincial, quelles sont les agglomérations dont la voirie sera soumise au régime des lois du 1^{er} février 1844, 15 août 1897, 28 mai 1914. Seulement, ces dispositions ne concernent que la voirie urbaine. La voirie vicinale, elle, n'avait guère jusqu'à présent, pour les décisions prises par les communes à son sujet, les honneurs d'une approbation royale. Ces décisions ne franchissaient guère le stade de l'administration provinciale. Or, le nouveau projet transfère au Roi le pouvoir, jusqu'ici dévolu à la députation permanente, de décréter qu'un chemin vicinal doit être considéré désormais comme étant de grande communication.

Cet accroissement des pouvoirs de l'Etat est-il souhaitable? L'exposé des motifs du projet de loi nous en fournit les arguments. Ils consistent en ce que les pouvoirs provinciaux hésitent à user des pouvoirs que leur confère la loi sur la voirie vicinale, à cause des répercussions d'ordre financier qui en résultent pour les communes. En fait, nous connaissons tous des exemples de chemins vicinaux qui reçoivent un trafic important et sont cependant laissés par les communes dans un état d'abandon indescriptible. Mais ce n'est pas à la négligence des communes qu'il faut imputer cet état de choses: c'est leur impécuniosité qui en est la cause. Aussi est-ce à celle-ci qu'il faut porter remède. Le transfert à l'Etat des pouvoirs de la députation permanente aura-t-il dans ce domaine un effet salutaire? Nous pensons que oui, car le Gouvernement, en décidant de classer un chemin parmi les routes vicinales de grande communication, prendra aussi, selon nous, l'engagement moral d'accorder des subsides pour les travaux à y effectuer, tandis que les provinces, de leur côté, ne peuvent plus guère intervenir à ce point de vue. Ainsi donc, ici aussi, il s'agira que le Parlement veille à ce que, dans l'intérêt des communes, l'Etat dispose des crédits nécessaires et les utilise à bon escient.

Au surplus, il importe de constater que cet accroissement des pouvoirs de l'Etat figurait déjà dans la proposi-

tion pour waken, dat de overname van de wegen niet eindeloos zou blijven aanslepen. Overigens volstaat het daartoe, dat het de nodige kredieten ter beschikking van het Departement van Openbare Werken stelt en dat het, met de hem eigen zijnde middelen, nagaat of die kredieten goed worden aangewend.

Als andere bijzonderheid van het Regeringsontwerp ziet men, dat het zijn voogdijbevoegdheden op de kleine wegen verscherpt. Men weet dat, reeds volgens de bestaande wetgeving, de meeste door de gemeenten op wegengebied genomen beslissingen onderworpen zijn aan de goedkeuring van de hogere overheid. Aldus moeten, luidens artikel 76, 7^e, der gemeentewet, de door de gemeenteraden aangenomen rooiplannen voor de aanleg van nieuwe straten, de verbreding van de bestaande straten, of de afschaffing er van in de agglomeraties, aan de Koninklijke goedkeuring moeten onderworpen worden. Het is ook de Koning die, de gemeenteraad gehoord, en op advies van de bestendige deputatie van de provinciale raad, de agglomeraties bepaalt waarvan de wegen zijn onderworpen aan de regeling van de wetten van 1 Februari 1844, 15 Augustus 1897, 28 Mei 1914. Maar die bepalingen gelden slechts voor de stadswegen. De buurtwegen, van hun kant, hadden nagenoeg nooit de eer het voorwerp te zijn van een Koninklijke goedkeuring in verband met de nopens hen door de gemeenten genomen beslissingen. Die beslissingen overschreden bijna nooit het stadium van het provinciaal bestuur. Welnu, het nieuw ontwerp draagt aan de Koning de tot nu toe aan de bestendige deputatie toevertrouwde macht over om te verklaren, dat een buurtweg voortaan als van groot verkeer moet worden aangezien.

Is die aangroei van de bevoegdheden van de Staat wenselijk? De memorie van toelichting verstrekt ons de nodige bewijsvoering daartoe. Zij bestaat hierin, dat de provinciale besturen aarzelen om gebruik te maken van de hun door de wet op de buurtwegen toegekende bevoegdheden wegens de weerslagen van financiële aard die er voor de gemeenten uit voortvloeien. In feite, kennen wij allen voorbeelden van buurtwegen die een belangrijk verkeer verzekeren en nochtans door de gemeenten in een onbeschrijflijke toestand van verwaarlozing worden gelaten. Die toestand moet echter niet aan de nalatigheid van de gemeenten worden toegeschreven: hun geldgebrek is de oorzaak daarvan. Dat moet dan ook worden verholpen. Zal de overdracht aan de Staat van de machten der bestendige deputatie op dit gebied een heilzame uitwerking hebben? Wij denken van wel, want de Regering, door te besluiten een weg te rangschikken onder de buurtwegen met belangrijk verkeer, zal, onzes inziens, eveneens de zedelijke verplichting aangaan toelagen te verlenen voor de werken die er moeten worden uitgevoerd, terwijl de provinciën, van hun kant, in dit opzicht niet meer kunnen tussenkomen. Derhalve, zal het Parlement ook hier er voor moeten waken dat de Staat, in het belang van de gemeenten, over de nodige kredieten zou beschikken en deze op degelijke wijze zou gebruiken.

Bovendien, moet worden vastgesteld, dat die versterking van de machten van de Staat reeds voorkwam in het

tion de loi de MM. Blavier et consorts, dont il constituait l'article 4.

En conclusion, si l'on peut marquer son accord sur le projet du Gouvernement, il ne faut pas se dissimuler qu'il ne constitue qu'une étape vers la solution tant de fois indiquée par feu M. Blavier : le vote d'une loi organique de la voirie, portant reclassement général de toutes les voies de communication et indiquant de façon claire les droits et les devoirs de chacune des administrations intéressées.

2. — Discussion au sein de la Commission.

Lors de la discussion générale, un membre a exprimé la crainte que l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de reclassement n'entraîne la mise à charge des communes de l'entretien des routes de l'Etat déclassées. M. le Ministre des Travaux Publics, en signalant qu'il s'agissait du cas où l'Etat construirait autour d'une agglomération une voie de contournement et abandonnerait à la commune l'assiette de la route ancienne, a fait remarquer que ce cas serait beaucoup plus rare que le cas inverse, c'est-à-dire la reprise par son Département de chemins communaux, et qu'au surplus la route que celui-ci délaisserait devrait être, au moment du transfert, en bon état d'entretien, tandis que lorsque l'Etat reprendrait un chemin communal, ce serait dans l'état actuel de celui-ci.

Un autre membre a objecté que, si les provinces perdaient le droit de classer les chemins vicinaux dans la voirie vicinale de grande communication, elles se désintéresseraient de cette voirie et n'accorderaient plus de subsides aux communes. M. le Ministre des Travaux publics a répondu qu'en fait, peu de provinces accorderaient encore des subsides de l'espèce et que d'autre part, on concevrait mal que celles qui le font encore cesseraient, par mauvaise humeur, d'aider les communes lorsqu'elles en ont les moyens.

La discussion des articles a donné lieu aux remarques suivantes :

A l'article premier, un membre a signalé son inquiétude de voir le pouvoir de classement de la grande voirie, jusqu'ici aux mains du législateur, passer dans celles de l'Etat. M. le Ministre des Travaux publics a fait observer qu'il était plus conforme à la pratique de notre droit public de laisser exercer ce droit par le pouvoir exécutif, et l'article a été adopté à l'unanimité, moins deux abstentions.

L'article 2 a donné lieu à une longue discussion. Certains membres émettaient l'avis qu'il fallait laisser aux conseils provinciaux le droit de créer de nouvelles routes provinciales, alors que le Gouvernement estime que, la tendance générale de son projet étant la reprise de la voirie provinciale par l'Etat, il est logique de ne plus per-

wetsvoorstel van de heer Blavier c. s. waarvan zij artikel 4 uitmaakte.

Tot besluit, indien men kan instemmen met het ontwerp van de Regering, mag men zich niet ontveinzen, dat het slechts een stadium uitmaakt op de weg naar de oplossing die zo dikwijls door wijlen de heer Blavier werd aangeduid : de aanneming van een organieke wegenwet, houdende een algemene herclassering van al de verkeerswegen en waarbij op duidelijke wijze de rechten en plichten van ieder van de betrokken besturen worden aangeduid.

2. — Bespreking in de Commissie.

Tijdens de algemene bespreking, gaf een lid uiting aan de vrees, dat de uitoefening door de Staat van zijn herclasseringsrechten er toe zou leiden het onderhoud van de gedeclasserde Staatswegen ten laste van de gemeenten te leggen. De heer Minister van Openbare Werken wees er op, dat het ging over het geval waar de Staat rond een agglomeratie een omleidingsweg zou aanleggen en aan de gemeente het grondvlak van de vroegere weg zou overlaten, doch merkte tevens op dat dit veel zeldzamer zou zijn dan het tegenovergestelde geval, nl. de overname door zijn Departement van gemeentewegen en dat bovendien de weg die de Staat zou overlaten op het ogenblik van de overdracht in goede staat zou moeten verkeren, terwijl wanneer de Staat een gemeenteweg zou overnemen, het in de huidige staat van deze laatste zou zijn.

Een ander lid heeft opgeworpen dat, indien de provinciën het recht verliezen om de buurtwegen in het buurtwegennet met groot verkeer te rangschikken, zij in die wegen geen belang meer zouden stellen en geen toelagen meer aan de gemeenten zouden verlenen. De heer Minister van Openbare Werken antwoordde, dat in feite weinig provinciën nog dergelijke toelagen verlenen en dat men zich, anderzijds, moeilijk kon indenken, dat zij die dit nog doen uit slechte luim zouden ophouden de gemeenten te helpen wanneer zij over de middelen daartoe beschikken.

De bespreking der artikelen heeft aanleiding gegeven tot volgende opmerkingen.

Bij het eerste artikel, geeft een lid zijn ongerustheid te kennen over het feit dat het recht om de grote wegen te rangschikken, dat tot dusver in handen van de wetgever berustte, in die van de Staat overgaat. De heer Minister van Openbare Werken merkte op, dat het meer in overeenstemming was met het gebruik in zake publiekrecht, de uitoefening van dit recht over te laten aan de uitvoerende macht. Het artikel werd eenparig aangenomen, min twee onhoudingen.

Artikel 2 heeft aanleiding gegeven tot een lange bespreking. Sommige leden gaven de mening te kennen, dat men aan de provinciale raden het recht moest laten nieuwe provinciale wegen aan te leggen, terwijl de Regering oordeelde dat, daar haar ontwerp er over 't algemeen toe strekt de provinciale wegen door de Staat te doen

mettre la création de nouvelles voies de cette espèce. M. le Ministre des Travaux publics a fait remarquer que, depuis une trentaine d'années, plus aucune province n'avait fait usage de ce droit. L'article a été adopté par 8 voix contre 3 et 2 abstentions.

A l'article 3, un membre avait émis le vœu de voir substituer à la procédure de l'avis du conseil communal celle de l'avis *conforme* du même organisme. Mais M. le Ministre ayant assuré qu'il serait largement tenu compte des avis du conseil communal, le texte de l'article a été adopté tel quel, à l'unanimité moins deux abstentions.

Un membre a demandé que la voirie urbaine soit subsidee. M. le Ministre a déclaré qu'il prendrait un arrêté permettant d'accorder les subventions pour travaux à la voirie précitée.

L'article 4 a été adopté de la même façon, moyennant deux modifications de détail, reprises *in fine*.

Les autres articles ont été adoptés à l'unanimité, moyennant des modifications de pure forme apportées aux articles 5 et 8. En ce qui concerne spécialement l'article 8, M. le Ministre des Travaux publics a signalé que, dans l'exposé des motifs, le commentaire de cet article devait être remplacé par ce qui suit :

Art. 8. — Cet article nouveau règle le transfert dans la voirie communale, de certaines parties de la grande voirie, dans le cas de délaissements, de rectifications ou de détournements intéressant cette voirie.

L'ensemble du projet a été adopté à l'unanimité, moins deux abstentions.

Le Rapporteur,

G. JUSTE

Le Président,

F. BRUNFAUT.

Articles amendés par la Commission.

ART. 4.

1. — Au premier alinéa, remplacer le mot « paragraphe » par le mot « alinéa ».

2. — Au 2°, remplacer les mots « soit l'empierrement, soit le pavement en tout ou en partie » par les mots « le mode de revêtement ».

overnemen, het logisch is de aanleg van nieuwe wegen van die aard niet meer toe te laten. De heer Minister van Openbare Werken merkte op dat, sedert een dertigtal jaren, geen enkele provincie nog gebruik gemaakt had van dit recht. Het artikel werd aangenomen met 8 stemmen tegen 3 en 2 onthoudingen.

Bij artikel 3 gaf een lid de wens te kennen de procedure van het inwinnen van het advies van de gemeenteraad te zien vervangen door die van het inwinnen van het *gelijkluidend* advies van ditzelfde organisme. Nadat de heer Minister de verzekering had gegeven, dat in ruime mate zou worden rekening gehouden met de adviezen van de gemeenteraad, werd de tekst van het artikel zonder verandering, met eenparigheid van stemmen min twee onthoudingen, aangenomen.

Een lid vroeg, dat voor de stadswegen toelagen zouden verleend worden. De heer Minister antwoordde, dat hij een besluit zou nemen dat toelaten zou voor bedoelde wegen toelagen toe te kennen.

Artikel 4 werd op dezelfde wijze aangenomen, mits twee kleine wijzigingen die aan het slot van dit verslag worden gegeven.

De overige artikelen werden eenparig aangenomen, nadat de vorm van artikelen 5 en 8 was gewijzigd. Wat inzonderheid artikel 8 betreft, heeft de heer Minister van Openbare Werken er op gewezen dat, in de memorie van toelichting, de commentaar op dit artikel moest vervangen worden door wat volgt :

Art. 8. — Dit nieuw artikel regelt de overplaatsing naar de gemeentewegen van zekere delen der grote wegen, in geval van verwaarlozing, rechtekking of omleiding van die wegen.

Het ontwerp, in zijn geheel, werd aangenomen met eenparigheid van stemmen min twee onthoudingen.

De Verslaggever,

G. JUSTE.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

Artikelen gewijzigd door de Commissie.

ART. 4.

1. — In de eerste alinea, het woord « paragraaf » vervangen door het woord « alinea ».

2. — In het 2°, de woorden « hetzij een gehele of gedeeltelijke steenslagverharding of keiverharding » vervangen door de woorden « de wijze van verharding ».

ART. 5.

Remplacer les mots « ces chemins » par les mots « ce chemin ».

ART. 8.

Remplacer le texte de cet article par le suivant :

« Si l'Etat rectifie, détourne ou délaisse tout ou partie d'une route de grande voirie, cette route ou partie de route est incorporée d'office à titre gratuit dans la voirie communale.

» Toutefois, ce transfert ne s'opère qu'après remise en bon état des éléments désaffectés ».

ART. 5.

De woorden « dezer wegen » vervangen door de woorden « van die weg ».

ART. 8.

De tekst van dit artikel vervangen door volgende tekst :

« Wanneer de Staat een weg van groot verkeer geheel of gedeeltelijk rechtstrekt, omleidt of verwaarloost, wordt die weg of het gedeelte van die weg van ambtswege kosteloos bij de gemeentewegen ingelijfd.

« Deze overdracht zal, evenwel, maar geschieden nadat de buiten gebruik gestelde wegvakken in goede staat hersteld zijn ».
