

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 3 APRIL 1928.

Verslag uit naam der Commissie van Openbare Werken, belast met het onderzoek van het Wetsontwerp betreffende de instelling van een bijzonder en tijdelijk wegenfonds.

(Zie de n^{rs} 66, 106 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 15 en 22 Maart 1928.)

Aanwezig : De heeren Baron RUZETTE, voorzitter; DE COCK DE RAMEYEN, Baron DELVAUX DE FENFFE, DEPONTIEU, DUPRET, JANSSENS, LALEMAND, LEBON, MARTENS, MOUSTY, POLET, THIÉBAUT, VAN BELLE, Burggraaf Georges VILAIN XIII en Baron GILLÈS DE PELICHY, verslaggever.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Het U voorgelegde wetsontwerp maakt deel uit van een complex maatregelen door de Regeering voorgesteld met het oog op de economische wederopbeuring van het land. De uitbreiding der haven van Antwerpen werd door beide Kamers bijna eenparig goedgekeurd. Het fonds der groote werken werd er gunstig onthaald. Het bijzonder fonds der wegen zal ongetwijfeld van uwentwege dezelfde gunst genieten.

Onze dichte bevolking, de belangrijkheid en de bijzondere aard van onzen landbouw maken bij ons van de vervoerijverheid een hoofdzakelijk bestanddeel van 's lands economie.

Tijdens den oorlog kapot gereden, onvoldoende hersteld en gehavend door een steeds drukker automobielenverkeer, mogen onze verkeerswegen niet langer in dezen ellendigen toestand worden gelaten; alle vertraging bij het herstel der wegen zou noodzakelijk binnen afzienbaren tijd aanleiding geven tot eene stijging van uitgaven.

De spoedige oplossing van het zoo belangrijk vraagstuk der wegen is totnogtoe in ons land gestuit op twee groote hinderpalen : vooreerst een *financieele* hinderpaal : de berooide toestand der Schatkist stond de verwezenlijking van een algemeen programma in den weg. Vervolgens de uiterste veelvuldigheid der openbare wegen die België doorkruisen en de *verscheidenheid* der stelsels waaraan zij zijn onderworpen, moesten noodzakelijk, bijaldien het vraagstuk werd aangevat, aanleiding geven tot uiteenlopende opvattingen en tot talrijke eischen, die niet steeds ongewettigd zijn.

Aldus heeft men, bij de bespreking van dit wetsontwerp in de Kamer der Volksvertegenwoordigers, terecht gewezen op de ongelijkheid der financieele lasten die op de gemeenten wegen, naar gelang zij het geluk of het ongeluk hebben gehad al dan niet door straatwegen te worden doorkruist. Men heeft ook critiek uitgebracht op de vaak voorkomende verplichting voor werken aan de wegen eener zelfde streek zich te

wenden, nu eens tot het beheer van Bruggen en Wegen, dan eens tot het Departement van Landbouw, een ander maal nog tot het Ministerie van Binnenlandsche Zaken en Volksgezondheid of ten slotte tot het Departement van Spoorwegen, naargelang het geldt eene groote wegenis, een gemeenteweg, een riool of een eenvoudigen overweg.

Sommige Volksvertegenwoordigers schenen de centralisatie van al de diensten niet ongenegen. Sommigen gingen zoo ver niet. Anderen nog, wier streek door ons wegennet niet al te zeer is begunstigd, wenschten voor heel het wegennet, zelfs voor de buurtwegen, de hulp van het bijzonder fonds dat wij thans gaan oprichten.

Velen waren het eens om te vragen dat de Regeering geleidelijk (misschien door tusschenkomst van den Hoogereren Wegenraad, misschien ook dank zij de geleidelijke uitbreiding van den werkring van het bijzonder fonds, ofwel tengevolge van de aanstaande oprichting van een nieuw fonds) het spoedig en volledig herstel van *heel* ons wegennet verzekerde. Allen wenschten eene vollediger ineenschakeling van de openbare diensten en eene billijker benutting der credieten.

Dit heeft trouwens de Eerste Minister aangenomen toen hij de onderscheiden sprekers van antwoord diende, die ter vergadering van 15 Maart het woord hebben gevoerd (vergadering van 15 Maart 1928):

« Ik meen, zegde hij, dat het vraagstuk der wegen niet alleen van algemeen aard is, of althans niet van louteren regeeringsaard. Ik meen immers dat *heel het wegennet* onze aandacht moet gaande maken: er is het Staatsnet, het provinciaal net, het gemeentenet. Wij houden ons vooreerst bezig met het Staatsnet; het spreekt echter vanzelf dat ik *er volstrekt van overtuigd ben* dat het huidige stelsel, door de geachte leden beknibbeld, *sommige leemten vertoont*. Er bestaat geen voldoende samenwerking voor het her-

stel der wegen, tusschen de onderscheiden takken van de openbare besturen van den Staat en die van de provinciën en van de gemeenten. Evenals de redenaars die het woord hebben gevoerd, meen ik dat het nuttig ware het vraagstuk van de verkeerswegen in België bepaald te kunnen oplossen met onder administratief opzicht de onderscheiden punten van dit vraagstuk te versmelten. Immers, het is niet redelijk, voor al wie nadenkt, dat er drie of vier administratieve machtigingen noodig zijn om een gedeelte van ons wegennet aan te leggen, te herstellen of te onderhouden. Derhalve is het nuttig dat men er zich op toelegge dit vraagstuk derwijze op te lossen dat de eenheid worde verwezenlijkt. »

Allen zullen wij met dit programma instemmen.

De geachte Eerste Minister oordeelt dat het niet mogelijk is van stonden aan een wegenfonds op te richten voor het herstel der *buurtwegen*. Onze middelen laten ons deze tweede en zoo belangrijke uitgave niet toe.

Zeer tegen wil en dank zien wij ons verplicht de ondernemingen te *rangschikken*. Thans vatten wij beslist het herstel der *groote wegen* aan. Het bijzonder fonds van 600 millioen, uit te geven in zes jaar, doch van stonden aan aangelegd (1), waarborgt de *bestendigheid* van dit werk van *nationaal* belang.

Het programma door de Regeering voorzien voor het aanwenden van bedoeld crediet « omvat niet het aanleggen van nieuwe wegen, maar het herstellen van bestratingen met steenslag die versleten zijn tot den grond toe, verder het verbreedden en rechte trekken van sommige steenwegen en, ten slotte, het aan-

(1) Het Parlement behoudt zich het recht voor ieder jaar de noodige credieten te stemmen; doch het feit dat men op de begroting voor order een *globaal* fonds van 600 millioen zal hebben uitgetrokken, is eene althans zedelijke verplichting door beide Kamers aangegaan het aldus opgerichte fonds verder te stijven door eene som van 100 millioen ieder jaar uit te trekken op de buitengewone begroting. Een jaarlijksch bedrag van ongeveer 100 millioen zal nog vereischt zijn voor het *gewoon* onderhoud der wegen.

brengen van bijzondere bekleedingen, aangepast aan de behoeften van een drukker verkeer (1).»

Men zal bijna uitsluitend gebruik maken van inlandsche materialen (2).

Het Bestuur bevestigt dat de aldus herstellde wegen verder zonder al te veel kosten zullen kunnen worden onderhouden, hoe druk ook in de toekomst het verkeer op die wegen mocht zijn.

Het zoo volledig verslag op 16 Februari jongstleden in de Kamer ingediend door den heer Golenvaux, ontslaat ons ervan in meer bijzonderheden te treden. Met den verslaggever, met de redenaars, die alsdan in de Kamer het woord hebben gevoerd, met den geach-

ten Eersten Minister, die hen op zoo aanmoedigende wijze heeft te woord gestaan, wenschen wij dat de verbetering der Staatsfinanciën ons toelate eerlang geleidelijk over te gaan tot het volledig herstel van heel ons wegenet.

Het U vorgelegde wetsontwerp werd op 22 Maart 1928 in de Kamer goedgekeurd met 110 stemmen tegen 1 stem; 10 leden onthielden zich.

Eenparig heeft uwe Commissie de eer U voor te stellen hetzelfde aan te nemen.

De Voorzitter,
Bon RUZETTE.

De Verslaggever,
Bon GILLES DE PELICHY.

(1) Redevoering van den Eerste Minister in de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergadering van 15 Maart 1928.

(2) Zelfde bron.