

Passiva	(in duizenden franken)
Spaarfondsen bedoeld in artikel 1 van de gecoördineerde bepalingen, terugbetaalbaar binnen termijnen van :	
a) ten hoogste twee jaar	760 727 091
b) meer dan twee jaar maar minder dan vijf jaar	198 987 232
c) vijf jaar of meer	214 385 597
	1 174 099 920
Technische reserves	92 579
Reconstitutiefondsen	6 650 778
Schuldeisers gedekt door zakelijke zekerheden	1 668 779
Leningen :	
a) daggeld	348 000
b) bij de Nationale Bank	83 230
c) bij andere financiële instellingen	217 903 561
	218 334 791
Geaccepteerde wissels	—
Herdiscconteerders	19 250
Mobilisering van activa	517 368
Andere verbintenissen op hoogstens één maand	1 871 829
Diverse crediteuren	4 001 072
Voorzieningen voor lasten	5 551 274
Diversen	4 621 903
	Totaal van het opvraagbaar . 1 417 429 543
Eigen middelen :	
a) kapitaal	29 642 119
b) wettelijke reserve	1 685 540
c) andere reserves	33 263 902
	64 591 561
Actiefrechtzettingen	15 498 361
Overgangsrekeningen (1)	85 222 072
	Totaal der passiva . 1 582 741 537

(1) Inclusief de resultatenrekeningen.

Passif	(en milliers de francs)
Fonds d'épargne visés à l'article 1 ^{er} des dispositions coordonnées, remboursables dans des délais :	
a) n'excédant pas deux ans	760 727 091
b) excédant deux ans mais inférieurs à cinq ans	198 987 232
c) de cinq ans ou plus	214 385 597
	1 174 099 920
Réserves techniques	92 579
Fonds de reconstitution	6 650 778
Créanciers couverts par des sûretés réelles	1 668 779
Emprunts :	
a) au jour le jour	348 000
b) auprès de la Banque Nationale	83 230
c) auprès d'autres intermédiaires financiers	217 903 561
	218 334 791
Acceptations	—
Réescompteurs	19 250
Mobilisation d'actifs	517 368
Autres engagements à un mois maximum	1 871 829
Créditeurs divers	4 001 072
Provisions pour charges	5 551 274
Divers	4 621 903
	Totaal de l'exigible . 1 417 429 543
Fonds propres :	
a) capital	29 642 119
b) réserve légale	1 685 540
c) autres réserves	33 263 902
	64 591 561
Comptes de redressement d'actifs	15 498 361
Comptes transitoires (1)	85 222 072
	Totaal du passif . 1 582 741 537

(1) Y compris les comptes de résultats.

DIENSTEN VAN DE EERSTE MINISTER

Overheidsopdrachten. — Rentevoet van de verwijlntresten. — Artikel 15, § 4 van het ministerieel besluit van 10 augustus 1977 houdende vaststelling van de algemene aannemingsvoorwaarden van de overheidsopdrachten van werken, leveringen en diensten gewijzigd bij het ministerieel besluit van 16 december 1980. — Bericht

Overeenkomstig het artikel 15, § 4 van de algemene aannemingsvoorwaarden, bedraagt de rentevoet die van toepassing is voor het berekenen van de verwijlntresten voor opdrachten aangekondigd vanaf 1 januari 1981, 8,75 % voor de maand november 1988 (rentevoet der voorschotten in rekeningcourant van de Nationale Bank op 20 oktober 1988, zijnde 7,75 % vermeerderd met 1 %).

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

17 SEPTEMBER 1988. — Ministerieel rondschrijven betreffende de zones met een snelheidsbeperking van 30 km per uur

Het koninklijk besluit van 17 september 1988 gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van vandaag, wijzigt het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer. Het voert het begrip « zones met een snelheidsbeperking van 30 km per uur » in, gewoonlijk « zone 30 » genaamd.

SERVICES DU PREMIER MINISTRE

Marchés publics. — Taux des intérêts de retard. — Article 15, § 4 de l'arrêté ministériel du 10 août 1977 établissant le cahier général des charges des marchés publics de travaux, de fournitures et de services, modifié par l'arrêté ministériel du 16 décembre 1980. — Avis

Conformément à l'article 15, § 4 du cahier général des charges, le taux à appliquer pour le calcul des intérêts de retard des marchés annoncés à partir du 1^{er} janvier 1981 s'élève, pour le mois de novembre 1988, à 8,75 % (taux des avances en compte courant de la Banque Nationale au 20 octobre 1988, soit 7,75 % plus 1 % supplémentaire).

MINISTRE DES COMMUNICATIONS

17 SEPTEMBRE 1988. — Circulaire ministérielle relative aux zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure

L'arrêté royal du 17 septembre 1988 publié au *Moniteur belge* de ce jour, modifie le règlement général sur la police de la circulation routière. Il y introduit la notion de « zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure », communément appelées « zones 30 ».

Terzelfdertijd bepaalt een ander koninklijk besluit de vereisten tot inrichting van deze zones.

Doel is om in bepaalde gebieden die primair een verblijfsfunctie hebben, de verkeersveiligheid van de zwakkere weggebruikers en de verkeersleefbaarheid in 't algemeen te bevorderen zodat de verblijfsfunctie er wordt ge(re)valoriseerd.

Een « zone 30 » kan één of meerdere straten en zelfs een ganse wijk omvatten. Zowel in het ene als in het andere geval moet een algemene verkeersstudie of een verkeersplan eraan ten grondslag liggen.

Aangezien van het gemotoriseerde verkeer geëist wordt dat er met geen grotere snelheid dan 30 km per uur wordt gereden, — een weliswaar drastische beperking maar tegelijk een essentiële voorwaarde om de concrete veiligheid van de zwakkere weggebruikers alsook de verkeersleefbaarheid te waarborgen — zijn een aantal infrastructurale ingrepen noodzakelijk.

De snelheidsbeperking tot 30 km per uur moet dus afgedwongen worden door een bijzondere inrichting van de zone.

Behoudens de 30 km/u-beperking en, in voorkomend geval, enkele verkeersregels die voortvloeien uit de gebeurlijke aanwezigheid van verkeersdrempels, zijn er geen specifieke voorschriften van toepassing op de bestuurders van motorvoertuigen. De voorschriften van het verkeersreglement blijven er integraal gelden.

De andere weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers, moeten er ook precies zoals op de gewone openbare wegen, de hun « eigen » regels naleven; zo b.v. moeten de voetgangers er gebruik maken van de voetpaden en van de zebrapaden; de fietsers moeten er het fietspad volgen indien er een is.

De voorafgaande voorwaarden :

Zones met een snelheidsbeperking van 30 km per uur kunnen worden ingericht in de bebouwde kommen afgebakend door de verkeersborden F1 en F3, alsook op plaatsen met voldoende bebouwing die geen deel uitmaken van een bebouwde kom.

Zowel in het ene als in het andere geval moet evenwel aan al de volgende vereisten voldaan zijn :

1. De verblijfsfunctie moet er overwegend zijn.

Dit vereiste is uiteraard fundamenteel.

Het woord « verblijven » moet hier ruim geïnterpreteerd worden.

De aanwezigheid van een school, van een grootwarenhuis of het feit dat het om een handelsstraat gaat, is bijgevolg geen beletsel om een « zone 30 » in te voeren.

2. De openbare wegen moeten er hoofdzakelijk bestemd zijn voor plaatsgebonden verkeer en mogen niet uitgerust zijn met verkeersborden B9 of B15.

Inval- of transitwegen met belangrijk verkeer zijn dus uitgesloten.

Het ligt tevens voor de hand dat het tegenstrijdig zou zijn ingrepen uit te voeren met het doel een aanzienlijke vermindering van de snelheid af te dwingen op wegen waaraan voorrang werd toegekend door middel van verkeersborden.

3. De doortocht van voertuigen voor hulpverlening mag er slechts occasioneel zijn.

Een « zone 30 » mag bijgevolg niet ingericht worden op wegen waar geregeld hulpvoertuigen (ambulances, brandweervoertuigen) komen; dit is b.v. het geval in de omgeving van ziekenhuizen en brandweerkazernes.

De inrichting :

Krachtens artikel 2 van het koninklijk besluit tot bepaling van de vereisten voor inrichting, moet de infrastructuur van de rijbaan zodanig aangelegd zijn dat in gans de geregelde straat of zone een snelheid wordt afgedwongen die niet hoger is dan 30 km per uur.

Bij het uitwerken van deze infrastructuur moet er vanzelfsprekend voor worden gewaakt dat voertuigen voor hulpverlening, voertuigen voor nutsvoorzieningen, leveranciers e.d., te allen tijde toegang hebben tot de zone en er kunnen rijden.

De wegbeheerder beschikt over ruime mogelijkheden inzake inrichting, zoals b.v. asverschuivingen, vernauwingen, obstakels, beplantingen, enz.

Bij de verkeerstechnische ingrepen die een snelheidsafremmend effect veroorzaken, horen ook de verkeersdrempels. Er dient te worden beklemtoond dat de aanleg van verkeersdrempels in een « zone 30 » evenwel facultatief is.

Dit betekent evenwel niet dat voor de verkeersdrempels die er worden aangelegd, er geen normen worden opgelegd : in het belang van de wegbeheerders wier aansprakelijkheid in het gedrang zou kunnen komen voor schadegevallen, veroorzaakt door drempels die niet aan bepaalde normen beantwoorden, en in het belang van de

Un autre arrêté royal, publié en même temps, précise les conditions d'aménagement de ces zones.

Le but est de renforcer la sécurité des usagers vulnérables dans certaines zones qui ont essentiellement une fonction d'habitat, en protégeant ou en revalorisant la qualité de cette fonction.

Une « zone 30 » peut comprendre une ou plusieurs rues, ou même tout un quartier. Dans un cas comme dans l'autre, une étude générale du trafic ou un plan de circulation doit servir de base à un tel projet.

Etant donné que l'on exige des usagers motorisés qu'ils ne circulent pas à une vitesse supérieure à 30 km à l'heure — une limitation drastique mais en même temps une condition essentielle pour garantir la sécurité concrète des usagers faibles ainsi que pour favoriser la qualité de l'habitat — il est indispensable d'aménager l'infrastructure.

La limitation de la vitesse à 30 km/h doit donc résulter avant tout de l'aménagement particulier de la zone.

A part la limitation à 30 km/h et, le cas échéant, quelques règles de circulation y résultant de la présence éventuelle de ralentisseurs de trafic, il n'a pas ici de règles spécifiques pour les conducteurs de véhicules à moteur. Les dispositions du code de la route restent applicables dans leur intégralité.

Les autres usagers doivent aussi y respecter les règles habituelles tout comme sur les voies publiques ordinaires; c'est ainsi par exemple que les piétons doivent utiliser les trottoirs ainsi que les passages pour piétons et que les cyclistes doivent utiliser les pistes cyclables le cas échéant.

Les conditions préalables :

Les zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/h peuvent être aménagées dans les agglomérations délimitées par les signaux routiers F1 et F3, et aussi dans des espaces suffisamment construits qui ne font pas partie d'une agglomération.

Dans l'un et l'autre cas, il doit être satisfait aux conditions suivantes :

1. La fonction d'habitat doit y être prépondérante.

Cette exigence est en fait fondamentale.

Le mot « habitat » doit ici être interprété largement;

La présence d'une école, d'un grand magasin, ou le fait qu'il s'agit d'une rue commerçante ne constitue pas un empêchement à l'instauration d'une « zone 30 ».

2. Les voies publiques doivent y être principalement destinées à une circulation locale et ne pas être pourvues de signaux routiers B9 ou B15.

Les voies de pénétration ou de transit avec circulation importante sont donc exclues.

Il est aussi évident qu'il serait contradictoire de créer des aménagements destinés à réduire sensiblement la vitesse sur des chaussées que l'on a d'autre part rendues prioritaires au moyen de signaux routiers.

3. Le passage des véhicules de secours ne peut y être qu'occasionnel.

La « zone 30 » ne peut donc être instaurée sur des voies que les véhicules de secours (ambulances, véhicules des pompiers) doivent régulièrement emprunter; c'est le cas par exemple à proximité des cliniques et des casernes de pompiers.

L'aménagement :

Conformément à l'article 2 de l'arrêté royal déterminant les conditions d'aménagement, l'infrastructure de la chaussée doit être aménagée de façon à empêcher des vitesses supérieures à 30 km/h sur toute l'étendue de la rue ou de la zone réglementée.

Lors du choix de ces aménagements, il s'agira évidemment de veiller à ce que les véhicules de secours, les véhicules d'entretien, les livreurs, etc., puissent accéder à la zone et y circuler en tout temps.

Le gestionnaire dispose de larges possibilités en matière d'aménagements, tels que : sinuosités, rétrécissements, chicanes, obstacles, plantations, etc.

Parmi les dispositifs techniques de nature à ralentir les véhicules, il y a lieu de citer aussi les ralentisseurs de trafic. Il convient de préciser clairement que la construction de ralentisseurs de trafic dans une « zone 30 » est facultative.

Ceci ne signifie cependant pas que les ralentisseurs de trafic mis en place ne doivent pas répondre à des normes : dans l'intérêt des gestionnaires qui pourraient voir leur responsabilité mise en cause pour des dommages causés par des ralentisseurs ne répondant pas à certaines normes, ainsi que dans l'intérêt des conducteurs qui

bestuurders die terzake baat hebben bij een uniforme regeling, wordt uitdrukkelijk bepaald dat de drempels moeten voldoen aan de aanlegvereisten en de technische voorschriften die voorzien zijn in artikel 2 van het koninklijk besluit van 8 april 1983 (*Belgisch Staatsblad* van 20 april 1983).

De drempels in de « zone 30 » worden echter niet gesignaleerd, noch op afstand, noch ter plaatse, door middel van de respectieve verkeersborden A14 en F87. De weggebruikers kunnen nl. dergelijke constructies verwachten in deze zones.

Het wordt aan de wegbeheerders overgelaten hun 30 km/u-regeling op het vlak van de inrichting naar bestvermogen uit te werken.

Het is niettemin noodzakelijk dat deze inrichtingen voldoen aan enkele algemene voorwaarden die betrekking hebben op zowel hun doelmatigheid als de veiligheid van de weggebruikers, maar ook op de doortocht van het openbaar vervoer, die verzekerd moet zijn.

1. Rechtlĳnigheid is van invloed op de snelheid : heel vaak zet ze aan tot te hoge snelheden. In dit geval moeten de ingrepen van die aard zijn dat de rechtlĳnigheid gebroken wordt. Om tot een juist inzicht te komen met het oog op de lokalisatie van de snelheidsremmende inrichtingen, verdient het aanbeveling vooraf snelheidsmetingen te doen.

2. De inrichtingen moeten zo worden uitgevoerd dat ze geen gevaar veroorzaken voor voertuigen die de maximum toegelaten snelheid niet overschrijden.

Verrassingselementen moeten volkomen worden geweerd.

De inrichtingen mogen het zicht van de bestuurders niet belemmeren. Ze mogen hun niet beletten zich tijdig rekenschap te geven van de aanwezigheid van andere weggebruikers, onder meer van kinderen.

3. Indien de doortocht van een autobus, een trolleybus, of zelfs van een tramvoertuig in een « zone 30 » ligt, dan mag de doeltreffendheid van de lijnvoering niet in het gedrang komen.

De inrichtingen zullen bijgevolg de doortocht van deze voertuigen niet in belangrijke mate mogen hinderen. Overleg tussen de wegbeheerder en de openbare vervoersmaatschappij om tot een gemeenschappelijk akkoord te komen is dan ook absoluut noodzakelijk.

Er wordt bovendien aan herinnerd dat krachtens het koninklijk besluit van 8 april 1983 met betrekking tot de verkeersdrempels, er geen verkeersdrempels aangelegd mogen worden op de openbare wegen die door het openbaar vervoer worden gebruikt.

4. De inrichtingen moeten zowel 's nachts als overdag zichtbaar zijn.

De openbare verlichting moet zodanig zijn dat de aanleg en de inrichtingen ook 's nachts voldoende zichtbaar zijn. Het is daarenboven geraden, althans voor bepaalde obstakels, een speciale verlichting aan te brengen en zo veel mogelijk heldere of reflecterende materialen te gebruiken.

De procedure :

1. Teneinde het project in het totale verkeersgebeuren in te passen, verdient het de voorkeur van een gemeentelijk verkeersplan uit te gaan.

Aan de hand van dit plan kan een voorafgaande studie worden uitgevoerd betreffende de situering van verblijfsgebieden, verkeersgebieden en gemengde gebieden (verkeers- en verblijfsfunctie).

Zodra de verblijfsgebieden bepaald zijn, kan worden nagegaan waar een « zone 30 » mogelijk en opportuun is. Men moet er dan tevens op bedacht zijn dat de creatie van deze zone eventueel een verschuiving van een gedeelte van het verkeer naar andere wegen teweeg zou kunnen brengen.

In dit stadium is het van belang de bewoners te betrekken bij de uitwerking van het project.

2. Onverminderd de naleving van de procedures die voorgescreven zijn in andere wetten of reglementen (bouwvergunning, toelating door de voogdijoverheid, subsidieregeling, enz.) moet het invoeren van een « zone 30 » op provincie- en gemeentewegen het voorwerp uitmaken van een aanvullend reglement. Dit aanvullend reglement wordt vastgesteld door de gemeenteraad en dient, eventueel na advies van de betrokken raadgevende commissie, ter goedkeuring aan mijn departement te worden voorgelegd.

Het daartoe ingediende dossier moet alle gegevens bevatten die de beoordeling van de conformiteit van de maatregel met de reglementering en het algemeen belang moeten mogelijk maken.

Het is onontbeerlijk een plan op schaal voor te leggen waarop de afmetingen van de geregelende weg(en), de verkeersborden alsook de aard en situering van de infrastructurele ingrepen voorkomen.

doivent pouvoir compter sur des dispositifs uniformisés, il est prévu expressément que les ralentisseurs doivent répondre aux normes d'implantation et aux prescriptions techniques prévues à l'article 2 de l'arrêté royal du 8 avril 1983 (*Moniteur belge* du 20 avril 1983).

Les ralentisseurs de trafic installés dans les « zones 30 » ne sont toutefois pas signalés, ni à distance, ni sur place, au moyen des signaux routiers A14 et F87. Les usagers peuvent, en effet, s'attendre à rencontrer de tels dispositifs dans ces zones.

Il appartient aux gestionnaires de choisir les aménagements les plus adéquats pour amener de fait une limitation à 30 km/h.

Il est toutefois nécessaires que ces aménagements répondent à certaines conditions qui concernent aussi bien leur efficacité que la sécurité des usagers et le passage des transports publics, qui doit être assuré.

1. Les lignes droites ont une influence sur la vitesse : il est fréquent qu'elles incitent à des vitesses trop élevées. Les aménagements doivent dans ce cas être implantés de manière à interrompre les lignes droites. Afin d'avoir une appréciation correcte quant à la localisation de ces éléments ralentisseurs, il est recommandé de procéder au préalable à des mesures de vitesse.

2. Les aménagements doivent être réalisés de manière à ne pas constituer un danger pour les véhicules qui ne dépassent pas la vitesse maximale autorisée.

Les dispositifs qui pourraient surprendre les conducteurs doivent absolument être bannis.

Les dispositifs ne peuvent gêner la visibilité des conducteurs. Ils ne peuvent les empêcher de se rendre compte en temps utile de la présence d'aures usagers, notamment d'enfants.

3. Si une « zone 30 » est traversée par une ligne d'autobus, de trolleybus ou de tramways, l'efficacité de la ligne ne peut pas être compromise.

Les aménagements ne pourront donc gêner de manière importante le passage de ces véhicules. Une concertation entre le gestionnaire de la voirie et la société de transport public est dès lors absolument nécessaire pour trouver un accord en cette matière.

De plus, il est rappelé qu'en vertu de l'arrêté royal du 8 avril 1983 relatif aux ralentisseurs de trafic, aucun ralentisseur de trafic ne peut être établi sûr les voies publiques où circulent des transports en commun.

4. Les dispositifs doivent être visibles aussi bien de nuit que de jour.

L'éclairage public doit être tel que l'aménagement et les dispositifs restent suffisamment visibles de nuit. Il est conseillé en outre, tout au moins pour certains obstacles, de prévoir un éclairage particulier et d'utiliser autant que possible des matériaux de couleur claire et des produits rétro réfléchissants.

La procédure :

1. Afin d'insérer le projet dans un ensemble, il convient de préférence de s'appuyer sur un plan de circulation au niveau de la commune.

Sur la base de ce plan d'ensemble, une étude préalable peut être faite au sujet de la situation des zones d'habitat, des zones de trafic et des zones mixtes (fonctions d'habitat et de trafic).

Lorsque les secteurs d'habitat sont déterminés, on peut examiner où il est possible et opportun de créer une « zone 30 » en étant attentif au fait que la création de cette zone pourrait éventuellement entraîner un report d'une partie du trafic vers d'autres routes.

A ce stade, il est également souhaitable de consulter les habitants sur le projet.

2. Indépendamment du respect des procédures prescrites par d'autres lois et règlements (permis de bâtir, autorisation de l'autorité de tutelle, subsides, etc.) l'instauration d'une « zone 30 » sur une voirie provinciale et communale doit faire l'objet d'un règlement complémentaire. Ce règlement complémentaire doit être arrêté par le conseil communal et être soumis à mon département pour approbation, après avis éventuel de la commission consultative compétente.

Le dossier introduit à cet effet, doit contenir toutes les données permettent de juger de la conformité de la mesure avec la réglementation et l'intérêt général.

Il est indispensable de fournir un plan à l'échelle, sur lequel seront portées les dimensions des voiries réglementées, les signaux routiers, ainsi que la nature et les emplacements des aménagements prévus.

Ik acht het ten slotte raadzaam dat de gemeenteoverheid, alvorens een ontwerp van besluit aan de gemeenteraad voor te leggen, met mijn dienst voor het inspecteren van de verkeerstekens in contact treedt ten einde over het voorgestelde ontwerp overleg te plegen.

Dank zij dit voorafgaand overleg kan in 't algemeen de beste oplossing worden uitgewerkt en kan de goedkeuringsprocedure na de beslissing van de gemeenteraad bespoedigd worden.

3. De verkeersborden F4a en F4b die de zone afbakenen, mogen vanzelfsprekend slechts geplaatst worden na goedkeuring van het aanvullend reglement en voltooiing van de inrichting.

Brussel, 17 september 1988.

De Minister van Verkeerswezen,
J.-L. Dehaene.

Enfin, je conseille aux autorités communales, avant de soumettre le projet d'arrêté au conseil communal, de consulter mon service d'inspection de la signalisation routière pour recueillir son avis en cette matière.

Cette concertation préalable permet généralement de dégager les solutions les plus adéquates et d'accélérer ultérieurement la procédure d'approbation après la décision du conseil communal.

3. Les signaux routiers F4a et F4b délimitant la zone ne pourront évidemment être placés qu'après approbation du règlement complémentaire et la réalisation des aménagements prévus.

Bruxelles, le 17 septembre 1988.

Le Ministre des Communications,
J.-L. Dehaene.

MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Controledienst voor de Verzekeringen

Akte tot goedkeuring van de overeenkomst van een overdracht van de rechten en verplichtingen tussen twee V.Z.W.'s pensioenfondsen

Bij beslissing van de Raad van de Controledienst voor de Verzekeringen op datum van 14 september 1988 wordt goedgekeurd de overeenkomst van 1 juli 1988, waardoor de V.Z.W. « Voorzorgsfonds Sperry » (administratief codenummer : 50.108) op datum van 1 januari 1988 het geheel van de rechten en verplichtingen overdraagt die voortvloeien uit de vervallen of lopende verzorgingsverbintenissen aan de V.Z.W. « Pensioenfonds Unisys » (administratief codenummer : 50.213).

De door de Controledienst goedgekeurde verrichting geldt ten aanzien van alle begunstigen en alle betrokken derden (artikel 25 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen zoals ze werd toegepast op de private verzorgingsinstellingen door het koninklijk besluit van 14 mei 1985).

Bij beslissing van de Raad van de Controledienst voor de Verzekeringen op datum van 14 september 1988 wordt goedgekeurd de overeenkomst van 31 mei 1988, waardoor de V.Z.W. « Voorzorgsfonds van het Personeel van de Vennootschappen van de Groep Pfizer » (administratief codenummer : 50.066) op datum van 1 januari 1988 aan de V.Z.W. « Pensioenfonds van het Personeel van de Vennootschappen van de Groep Pfizer » (administratief codenummer : 50.402) het gedeelte van zijn verzorgingsactiviteit overdraagt dat de wiskundige reserves en de verworven winstdeelnames op 31 december 1987 alsook de daarop betrekking hebbende dekkingswaarden omvat voor al de leden die voor het nieuwe plan hebben geopteerd.

De door de Controledienst goedgekeurde verrichting geldt ten aanzien van alle begunstigen en alle betrokken derden (artikel 25 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen zoals ze werd toegepast op de private verzorgingsinstellingen door het koninklijk besluit van 14 mei 1985).

MINISTERIE VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN OPENBAAR AMBT

Provincie Brabant

Holsbeek. — Gemeenteraadsverkiezingen. — Bezwaar

Een bezwaar werd ingediend bij de bestendige deputatie van de provincieraad van Brabant door de heren Achilles Claes en Jacques Smets.

Inzake : gemeenteraadsverkiezingen te Holsbeek.

Eenieder kan inzage nemen van het verzoekschrift op het gemeentesecretariaat te Holsbeek (omzendbrief van de Minister van Binnenlandse Zaken van 19 september 1988, *Belgisch Staatsblad* van 23 september 1988).

De provinciegriffier,
J. Vandeputte.

MINISTERE DES AFFAIRES ECONOMIQUES

Office de Contrôle des Assurances

Acte d'approbation de la convention relative à une cession des droits et obligations entre deux A.S.B.L. fonds de pensions

Par décision du Conseil de l'Office de Contrôle des Assurances en date du 14 septembre 1988 est approuvée la convention du 1er juillet 1988 par laquelle l'A.S.B.L. « Fonds de prévoyance Sperry » (code administratif : 50.108) transfère, à partir du 1er janvier 1988, la totalité des droits et obligations résultant de ses engagements de prévoyance échus et en cours, à l'A.S.B.L. « Fonds de pensions Unisys » (code administratif : 50.213).

Cette opération, approuvée par l'Office, est réalisée valablement à l'égard de tous les bénéficiaires et de tous les tiers intéressés (article 25 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances telle qu'elle a été rendue applicable aux institutions de prévoyance par l'arrêté royal du 14 mai 1985).

Par décision du Conseil de l'Office de Contrôle des Assurances en date du 14 septembre 1988 est approuvée la convention du 31 mai 1988 par laquelle l'A.S.B.L. « Fonds de Prévoyance du Personnel des Sociétés du Groupe Pfizer » (code administratif : 50.066), cède à l'A.S.B.L. « Fonds de Pension du Personnel des Sociétés du Groupe Pfizer » (code administratif : 50.402), avec effet au 1er janvier 1988, la partie de son activité de prévoyance qui comprend les réserves mathématiques et les participations bénéficiaires acquises au 31 décembre 1987 ainsi que les valeurs représentatives y afférentes pour tous les membres qui ont opté pour l'affiliation au nouveau plan.

Cette opération, approuvée par l'Office, est réalisée valablement à l'égard de tous les bénéficiaires et de tous les tiers intéressés (article 25 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances telle qu'elle a été rendue applicable aux institutions de prévoyance par l'arrêté royal du 14 mai 1985).

MINISTERE DE L'INTERIEUR ET DE LA FONCTION PUBLIQUE

Provincie de Brabant

Holsbeek. — Elections communales. — Réclamation

Une réclamation a été introduite auprès de la députation permanente du conseil provincial du Brabant par MM. Achilles Claes et Jacques Smets.

En cause : élections communales de Holsbeek.

Toute personne peut prendre connaissance de la requête au secrétariat communal de Holsbeek (circulaire du Ministre de l'Intérieur du 19 septembre 1988, *Moniteur belge* du 23 septembre 1988).

Le greffier provincial,
J. Vandeputte.