

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2000-2001

26 april 2001

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

## COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Chris Vandenbroeke tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de veilige verkeersovergangen met expreswegen als topprioriteit

Vraag om uitleg van de heer André Denys tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de oeverschade aan de Leie tussen Deinze en Kortrijk

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het beperken van hinder bij de uitvoering van openbare werken



## Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 26 april 2001

### **WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Jan Penris**

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.27 uur.*

### **Vraag om uitleg van de heer Chris Vandenbroeke tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de veilige verkeersovergangen met expreswegen als toprioriteit**

**De voorzitter :** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Vandenbroeke tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de veilige verkeersovergangen met expreswegen als toprioriteit.

De heer Vandenbroeke heeft het woord.

**De heer Chris Vandenbroeke :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb aan mijn vraag een tweeledige onderbouw gegeven om er wat enverzure aan te geven en met de bedoeling in het tweede deel punctueel te eindigen. Die enverzure was nodig om mijn vraag ontvankelijk te kunnen laten verklaren.

Dat het Vlaams Parlement en Vlaanderen zelf van veiligheid en veilig verkeer een absolute toprioriteit willen maken, staat mijns inziens buiten kijf.

Ikzelf ben geen expert in verkeersveiligheid, maar als ik het verkeerslandschap bekijk, stel ik vast dat er drie mogelijke 'snelwegen' zijn : de autosnelwegen, de spoorwegen en de expreswegen. De autosnelwegen zijn door hun op- en afritten bijzonder goed geregeld, de problematiek van de spookrijders niet meegerekend. Ook de spoorwegen hebben we bijzonder goed opgevangen. Als we een spoorweg moeten kruisen, dan rijden we eronder

of erboven, ofwel worden we veilig opgehouden door slagbomen.

Bij de expreswegen, waarop ook een behoorlijke snelheid wordt ontwikkeld, liggen de zaken echter anders. Die worden immers regelmatig gekruist, met alle gevaarlijke gevolgen van dien. Een dergelijke expresweg loopt in mijn biotoop in Zuid-West-Vlaanderen, ook wel bekend als Texas. Ik heb het over de van noord naar zuid lopende N382 met een aantal black points in mijn eigen Waregem. Eén van de black points is de kruising met de Eikenlaan waar enkele weken geleden opnieuw een dodelijk slachtoffer is gevallen, het tweede in amper twee jaar tijd.

De lokale gemeenschap is er zich maar al te goed van bewust dat het daar om een black point gaat. Daarom heeft zij overwogen om die kruising af te snijden. Dit zou wel een oplossing bieden om het aantal ongevallen te reduceren, maar is niet realistisch in de plaatselijke sociaal-economische context. Aan dat kruispunt paalt immers een industriezone, terwijl bovendien in de onmiddellijke buurt in een verdere uitbreiding van een ambachtelijke zone is voorzien.

Mijnheer de minister, na enkele contacten heb ik begrepen dat hieromtrent wat misverstanden bestaan. De aanpassing van de kruising van de Eikenlaan met de N382 zou voor u wel een prioriteit geweest zijn, die echter verviel omdat voorrang verleend zou worden aan aanpassingswerken op twee kilometer daarvandaan, namelijk ter hoogte van de op- en afritten van de E17.

Op de jongste gemeenteraad van Waregem werd eenparig een motie goedgekeurd om absolute prioriteit te blijven verlenen aan het black point van de Eikenlaan. Ik heb ook begrepen dat u benaderd werd door enkele van mijn en uw politieke vrienden met de vraag aan deze problematiek bijzondere aandacht te besteden.

## Vandenbroeke

Na deze inleiding wens ik een viertal vragen voor te leggen. Kan overwogen worden om alle kruispunten met expreswegen verkeersveiliger te maken door voor passende ingrepen te zorgen? Hoe valt te verklaren dat aangewezen kleinschalige investeringen waarin initieel prioritair voorzien was, zouden vervallen? Werden reeds controles uitgevoerd inzake de acute risico's die er bestaan bij het oprijden of kruisen van de Eikenlaan ter hoogte van de Waterhoek? In welke maatregelen voorziet de minister om dit reële black point met bekwame spoed aan te pakken en als een topprioriteit te laten behandelen?

**De voorzitter** : De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wens me bij de vraag van de heer Vandenbroeke aan te sluiten en verwijs in dit verband ook naar de schriftelijke vraag die ik enige tijd geleden heb gesteld over een expresweg in Meise.

In Meise werd besloten een aantal oversteekplaatsen voor voetgangers op te heffen omdat die niet aan de betreffende normen of criteria zouden beantwoorden. Criteria die daarbij gehanteerd worden, zijn bijvoorbeeld het aantal gebruikers van die oversteekplaatsen, de snelheid waartegen daar gereden mag worden of het aantal rijstroken.

Een expresweg – de naam zegt het zelf – is een weg die een zekere mobiliteit voor het autoverkeer mogelijk moet maken. Maar als, zoals in Meise, zo'n expresweg door een dorpskom loopt, dan valt het eigenlijk te betreuren dat dergelijke stringente, zij het op zich misschien logische normen worden toegepast. In de dorpskom van Meise bevindt zich bijvoorbeeld het postkantoor en is er een bushalte, zodat de voetgangers de expresweg moeten kunnen oversteken.

Een argument om die oversteekplaatsen af te schaffen, is dat men aan de voetgangers geen vals gevoel van veiligheid wil geven. Toch moeten we al het mogelijke doen om de zwakke weggebruikers in dergelijke situaties bescherming te bieden. We mogen die oversteekplaatsen niet zomaar opdoeken. Neen, we moeten de voetgangersoversteekplaatsen effectief veilig proberen te maken, in plaats van ze te liquideren omdat ze niet veilig zijn en dus een vals gevoel van veiligheid scheppen. Natuurlijk zullen hier altijd bepaalde criteria moeten gelden. Men kan een expresweg nu eenmaal niet om de 500 meter onderbreken met verkeerslichten,

want dan verliest de weg zijn functie, maar men moet rekening houden met de bescherming van de zwakke weggebruiker.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mijnheer de voorzitter, ik ga eerst in op de algemene bedenkingen van de vraagstellers.

Vooreerst wil ik opmerken dat verkeersveiligheid voor het eerst in de Vlaamse geschiedenis in een regeerakkoord is opgenomen. In dat regeerakkoord hebben we geschreven dat het onze doelstelling is het aantal verkeersslachtoffers met een derde te verminderen binnen een periode van vijf jaar. Dat is een bijzonder belangrijke passus. Dit zal in de toekomst leiden tot heel wat discussies over het instrumentarium, want we beschikken niet over alle instrumenten om een gevoelige daling van het aantal verkeersslachtoffers te bewerkstelligen.

Kern van het probleem blijft immers het onaangepaste rijgedrag. 80 tot 90 percent van de ongevallen hebben te maken met dat onaangepaste rijgedrag en de staat van het voertuig. Slechts een ruime 10 percent heeft te maken met de staat van de weg. Dat creëert de merkwaardige situatie dat men ogenschijnlijk domme maatregelen moet nemen om de verkeersveiligheid te vergroten.

De schets van de heer Vandenbroeke was correct in die zin dat er sprake is van een knelpunt inzake de expreswegen, maar dat knelpunt heeft dan ook weer te maken met die zeer eigenaardige ruimtelijke ordening die we in Vlaanderen hebben. We kunnen proberen een goede ruimtelijke ordening te bewerkstelligen voor de toekomst, maar het verleden is er nu eenmaal. Het is erg moeilijk om dat te corrigeren.

Toen ik in de vorige regering een drietal weken minister was, berekende de toenmalige minister van Economie, de heer Van Rompuy, dat er 35 miljard frank extra nodig was voor weginfrastructuur. We zullen dat bedrag realiseren en zelfs meer dan dat, want er is een groeipad uitgetekend. Nu is er in de begrotingscontrole opnieuw 3 miljard frank bij gekomen. Die som zal jaar na jaar recurrent stijgen. Dat geld zal niet dienen voor de heel grote infrastructuur, die op een andere wijze moeten worden gefinancierd. We beschikken dus over middelen om onze wegen veiliger te maken.

Wat is dan de beste manier om dat te doen? Dat is een zeer moeilijke discussie. Ik meen dat we niet

## Stevaert

mogen toegeven aan een bepaalde bestaande perceptie, want dit kan alleen op een wetenschappelijke basis. Daarmee komen we tot het verhaal van de heer Glorieux. Het is enerzijds goed dat de zebrapaden aan een onderzoek worden onderworpen. Anderzijds kan men terzake nooit toetsingscriteria opstellen die absoluut bindend zijn. Er kan sprake zijn van specifieke situaties waarvoor een specifieke oplossing nodig is. Het aantal zebrapaden blijven vermenigvuldigen is echter een slechte oplossing. Dat geeft een subjectief veiligheidsgevoel. Bovendien heeft men de federale wetgeving terzake gewijzigd. Daarin is sprake van oogcontact en dergelijke. Hoewel deze wetgeving van de heer Peeters een goede doelstelling heeft, houden we toch ons hart vast voor de resultaten ervan.

Het is niet zo dat de administratie zomaar her en der zebrapaden gaat verwijderen. Dat zal steeds gebeuren in overleg met de lokale overheid. Misschien heeft die overheid goede argumenten om dat zebrapad te behouden. In een landelijk gebied gebruiken bijvoorbeeld slechts heel weinig mensen dat zebrapad, maar dit pad is toch absoluut nodig omdat zich daar een specifieke infrastructuur bevindt die 's ochtends en 's avonds op piekmomenten aanleiding geeft tot gebruik.

– *Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

We moeten er ons voor hoeden de cijfers te eenzijdig te interpreteren. Door het optrekken van het aantal zebrapaden neemt het aantal slachtoffers op zebrapaden toe. We moeten ook de andere vraag stellen : zorgen minder zebrapaden voor minder verkeersslachtoffers ? We moeten terzake een goed evenwicht vinden. Sommigen pleiten almaar voor het optrekken van de snelheid. Daar moet men goed over nadenken. We verwijzen altijd naar het buitenland als het gaat over snelheid, maar het is de opdracht van een deelstaat om rekening te houden met zijn eigenheid. Op de Duitse autosnelwegen wordt men niet bij wijze van spreken elke vijf meter geconfronteerd met op- en afritten. Er wordt ook verwezen naar Nederland, maar daar heeft men niet dezelfde ruimtelijke ordening. Wat verkeerssnelheid betreft, moet men gelijkaardige zaken met elkaar vergelijken. Er zijn dus tal van initiatieven mogelijk om de veiligheid te verbeteren. Snelheid is daar zeker een belangrijk element in. Inzake infrastructuur zijn er bijkomende middelen, die elk jaar stijgen. We proberen de lokale be-

sturen hier via de mobiliteitsconvenants en de planning bij te betrekken.

In het meerjarenprogramma van mijn departement is in kredieten voorzien voor de herinrichting van het kruispunt van de N382 met de Eikenlaan, ter waarde van 15 miljoen frank in 2001, en van het kruispunt van de N382 met de Vredestraat en Bieststraat, voor een bedrag van 15 miljoen frank in 2002. Dit meerjarenprogramma heb ik vorig jaar aan het parlement medegedeeld. Mijn departement heeft dus zeker de ongevallen niet afgewacht alvorens te beslissen dat prioritaire maatregelen hier noodzakelijk zijn.

De heraanleg van het kruispunt met de Eikenlaan wordt op dit ogenblik voorbereid door mijn administratie, in samenspraak met het gemeentebestuur van Waregem. Deze week maandag nog werd de verkeersveiligheid op de N382 besproken met het gemeentebestuur. Er wordt voorgesteld om ter hoogte van het kruispunt van de N382 met de Eikenlaan en de Renthuisstraat alle links afslaande en links oprijdende bewegingen onmogelijk te maken. De middenberm zal worden afgesloten. Zodra het gemeentebestuur haar akkoord heeft gegeven, kan het dossier verder in deze zin worden voorbereid. De voorgestelde ingreep kan zeker nog in de loop van dit jaar worden uitgevoerd, indien de gemeente snel haar akkoord geeft.

Gezien mijn bezorgdheid voor de verkeersveiligheid op de N382 heb ik ondertussen ook besloten in te gaan op het voorstel van mijn administratie om ook de kruispunten op het complex van de N382 met de E17 prioritair op te nemen in het meerjarenprogramma van mijn departement. Zoals uit mijn antwoord blijkt, is er dan ook geen sprake van het uitstellen of onderling afwegen van noodzakelijke maatregelen.

Tot slot kan ik nog meedelen dat mijn administratie me meldt dat de geplande uitbreiding van een ambachtelijke zone op dit ogenblik nog niet is goedgekeurd. Mocht deze uitbreiding worden goedgekeurd, dan zal het effect hiervan op de verkeersveiligheid worden geëvalueerd, zodat de verkeersveiligheid op het kruispunt van de N382 met de Eikenlaan gewaarborgd kan blijven.

**De voorzitter :** Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van de heer André Denys tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de oevershade aan de Leie tussen Deinze en Kortrijk**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Denys tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de oevershade aan de Leie tussen Deinze en Kortrijk.

De heer Denys heeft het woord.

**De heer André Denys** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, wat dit onderwerp betreft wordt de basis van mijn levensfilosofie, namelijk dat men nooit mag opgeven, toch wel sterk op de proef gesteld.

Het is immers de derde keer dat ik een parlementair initiatief neem om deze problematiek aan te kaarten en ik lijk verder dan ooit van een oplossing te staan. Op 16 november 1999 heb ik een schriftelijke vraag gesteld waarop ik als antwoord kreeg dat men een studie zou maken. Ik was toen kwaad. Ik heb gezegd dat er geen studie moet worden gemaakt over de inkalving van de Leieoevers, want dat de oplossing voor het grijpen ligt.

Ik heb in januari 2000 een interpellatie gehouden naar aanleiding van de overstromingsproblematiek. Ik heb toen beelden laten zien van enorme kraters die een zeer groot gevaar inhielden voor de vele fietsers en wandelaars langs de trekwegen van de rechtgetrokken Leie. Die kraters komen nu al tot tegen het wegdek. Voor bepaalde stukken heeft men gewerkt met milieuvriendelijke vooroeverversterkingen. Tussen de eigenlijke oever en de vooroever ontstaat een plasberm waar nieuwe vormen van fauna en flora ontstaan. Allerlei soorten riet, lisdodde met sterke wortels, wilde eenden, meerkoeten, oeverzwaluwen, enzovoort, vinden in die kleine stukjes vooroever een nieuw onderkomen.

De oorzaak van de inkalvingen ligt bij de vroegere aanpak om met betonnen platen de oevers af te schermen. Die platen worden uitgehold, ze eroderen en verdwijnen op de duur. Ik heb dat laten zien met beelden, die meer zeggen dan ik kan uitleggen. Mijnheer de minister, u hebt toen geantwoord dat u het met mij eens was en dat die alternatieve oplossing geen studie vergde. U hebt gezegd dat u een oplossing wilt laten passen in een totale structurele aanpak van de Leie, een soort rivierstudie die voor het einde van het jaar 2000 klaar zou zijn.

In plaats van verder vooroevers te bouwen, plaatst men nu houten afsluitingen rond die kraters. Die kraters zijn nu zo groot geworden dat men het gevaar beseft. Men wil vermijden dat het publiek te dicht komt. Als ik dit zie, dan denk ik dat men dit niet wil oplossen of dat men de oplossing veel te lang uitstelt. Het is de hoogste tijd om dit op te lossen of er zullen ongelukken gebeuren. Ik pleit ervoor om dit probleem desnoods uit de totale aanpak lichten.

Ik ken de kostprijs daarvan niet. Die vooroevers lijken me niet zo duur, terwijl ze toch een fundamentele en bovendien milieuvriendelijke oplossing bieden.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, buiten enkele zeer lokale ingrepen die noodzakelijk zijn voor de veiligheid van de weggebruikers, zijn er in de nabije toekomst in principe geen structurele herstellingswerken aan de oevers van de Leie tussen Deinze en Kortrijk gepland. De reden hiervoor is dat het herstel van deze oevers moet passen in een totaal project van rivierherstel. Dit project dat in een opstartfase zit, wil de negatieve gevolgen wegwerken van de in de jaren zestig uitgevoerde rechtekking van de Leie tussen Kortrijk en Deinze. Deze negatieve gevolgen zijn vooral een verlies van overstromingsgebied en van natuurwaarden.

Het project rivierherstel Leie wil in een langetermijnvisie de maatregelen uitwerken om de Leie aan te passen aan de basisbeginselen van een integraal waterbeheer en de rivier herstellen tot een duurzaam watersysteem.

Deze basisbeginselen zijn de volgende : de natuurlijke processen van watersystemen moeten zoveel mogelijk gerespecteerd worden ; de biologische diversiteit in en rond de watersystemen moet worden behouden of opnieuw ontwikkeld ; de watersystemen als onderdeel van het fysisch systeem vormen een ordenend onderdeel van de ruimtelijke ordening. Waar mogelijk zal aan de Leie de ruimte worden geboden om te overstromen en te meanderen volgens een zo natuurlijk mogelijk patroon. Het winterbed en de meanders zullen haar worden teruggeven.

Algemeen genomen ziet de AWZ voor de Leie de volgende meervoudige doelstellingen : het inschakelen van de Leie als waterweg in het Trans-Europees Netwerk – dit is trouwens een hoofddoelstelling – ; het opstellen van een bekkenbeheerplan

## Stevaert

van de Leie ; het optimaliseren van het natuurlijk karakter, de landschappelijke en ruimtelijke kwaliteiten, de mogelijkheden onderzoeken voor recreatie, waterhuishouding, waterkwaliteit, zoetwaterbeheer, enzovoort, met betrekking tot de Leie en haar vallei, en het oplossen van de baggerspecieproblematiek op lange termijn.

Dit plan zit in een opstartfase. De AWZ legt momenteel de laatste hand aan een plan van aanpak voor dit project. Ik verwacht hieromtrent eerstdaags een voorstel van de administratie. Als gevolg echter van de grote afvoerdebieten door hevige en overvloedige regenval van de laatste tijd, zijn op verschillende plaatsen de uitspoelingen in de oevers merkelijk groter geworden. Op een aantal plaatsen dreigen gedeelten van de trekweg in de Leie terecht te komen, met alle mogelijke problemen van dien voor de aanwezige nutsleidingen en collectoren. Omwille van de veiligheid zal de afdeling Bovenschelde van de AWZ op zeer korte termijn enkele dringende herstellingswerken aan de oevers van de Leie uitvoeren. Deze herstellingswerken mogen geenszins de totale toekomstige visie voor de Leie en haar vallei hypothekeren.

In de provincie West-Vlaanderen zullen op het grondgebied Waregem tussen de ingang van het kanaal Roeselare-Leie en de brug van Sint-Eloois-Vijve herstellingswerken worden uitgevoerd. In totaal zijn daar 30 grote uitspoelingen vastgesteld. Weldra zullen er uit veiligheidsoverwegingen 24 zones worden afgebakend met de nodige verkeerssignalisatie. In de loop van 2001 zal er een afzonderlijke aanbesteding worden uitgeschreven voor een voorlopige oeverherstelling en bijkomende bescherming. Op een 6-tal plaatsen in de omgeving van de brug op de N382, waar een hoogspanningsleiding en een collector van Aquafin in het gedrang dreigen te komen, zijn de nodige herstellingswerken reeds gestart op 17 april 2001.

In de provincie Oost-Vlaanderen werden er op de grondgebieden Zulte en Deinze 64 grote taluduitspoelingen vastgesteld. Deze uitspoelingen worden momenteel afgebakend met de nodige verkeerssignalisatie. 7 grote uitspoelingen die een gevaar betekenen voor de aanliggende wegenis worden eerstdaags bijgewerkt met het akkoord van Aminal, afdeling Natuur. Deze werken zullen vermoedelijk starten op 7 mei aanstaande. 7 andere uitspoelingen worden bijgewerkt ter ondersteuning van het project bescherming oeverwaluven. Deze werken zullen pas starten na het broedseizoen zodat er geen schade aan dit vogelbestand wordt toege-

bracht. Voor de resterende 50 uitspoelingen zal in de loop van 2001 een afzonderlijke aanbesteding worden uitgeschreven.

Voor de werken die momenteel in uitvoering zijn, is reeds ongeveer 17 miljoen frank uitgetrokken. De andere werken kunnen slechts starten na het voltooiën van de aanbestedingsprocedure. De afdeling Bovenschelde volgt ondertussen de evolutie van de plaatselijke uitspoelingen zeer goed op zodat de nodige initiatieven onmiddellijk kunnen worden genomen.

**De voorzitter** : De heer Denys heeft het woord.

**De heer André Denys** : Mijnheer de minister, uit uw antwoord heb ik begrepen dat het in Oost-Vlaanderen om 64 uitspoelingen gaat, waarvan er dit jaar 14 worden aangepakt, maar dan wel afhankelijk van het broedseizoen. Voor de 50 andere wordt in 2001 een aanbesteding uitgeschreven. Voor West-Vlaanderen werd een vergelijkbaar scenario uitgestippeld.

De huidige signalisatie – dus de houten afsluitingen waarover ik het had – wordt dus uit de globale studie gelicht met de bedoeling er op korte termijn een betere uitvoering aan te geven.

Ik dank u voor uw antwoord.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het beperken van hinder bij de uitvoering van openbare werken**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Loones tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het beperken van hinder bij de uitvoering van openbare werken.

De heer Loones heeft het woord.

**De heer Jan Loones** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in het kader van 'minder hinder' bij het uitvoeren van openbare werken vernamen we onlangs dat u zou hebben gesuggerend om straten aan de aannemers te verhuren tijdens

**Loones**

de uitvoering van werken. De aannemers zouden er derhalve belang bij hebben hun werken zo vlug mogelijk uit te voeren, en met name vlugger dan de hun in de lastenboeken toegestane uitvoeringstermijn. Met betrekking tot de lastenboeken rijst uiteraard het probleem dat men geen te korte termijn kan opleggen omdat dit tot een negatieve prijszetting zou leiden en zelfs bepaalde aannemers zou uitsluiten.

Mijnheer de minister, bestaan reeds dergelijke projecten in Vlaanderen waarbij de vermelde formule van verhuring werd toegepast? Zo ja, hoe beoordeelt u die? Zo nee, wat verhindert de toepassing van dit verhuurplan?

Naar verluidt zouden er in Oost-Vlaanderen nu reeds enkele proefprojecten lopen. Werden die reeds geëvalueerd? Hoe zit het met de aanpassing van de lastenboeken? Zullen in de toekomst ook andere besturen – met name gemeentebesturen – deze formule kunnen toepassen voor de openbare werken die ze uitvoeren?

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, deze vraag verheugt mij omdat precies in mijn eigen stad deze formule voor het eerst werd toegepast. Een en ander moet nog worden verfijnd, maar in specifieke situaties kan dit voor steden en gemeenten bijzonder interessant zijn. Ik denk daarbij vooral aan gemeenten en steden met drukke winkelstraten.

Men moet daar wel heel realistisch in zijn en ook de bouwsector moet in dat proces nog een leerfase doorlopen. Eén van de eerste knelpunten die daarbij aangepakt moeten worden, is dat van de nutsvoorzieningsmaatschappijen. Als die maatschappijen niet kunnen volgen, volgt een discussie over verantwoordelijkheden en dergelijke meer. Dit alles vergt dus werk per werk uitklaring op lokaal niveau. Het is mijns inziens dus niet zinvol alle wegwerkzaamheden op lokaal niveau aan dat systeem te onderwerpen.

Een ander punt is het creatiever omspringen met openbare werken. Het verhuren van wegen kan een belangrijk element vormen in de prijszetting. Sommige aannemers denken het sneller te kunnen doen dan de opgelegde periode, waardoor zij hun prijs kunnen laten zakken. Maar een en ander kan ook een prijsopdrijving met zich meebrengen omdat aannemers ook een risicomarge willen in-

bouwen. In aanbestedingen wordt het in ieder geval een element van concurrentie.

Een mooi voorbeeld van openbare werken ‘nieuwe stijl’ is de vervanging van de bruggen in Antwerpen. Daarbij had men de nieuwe bruggen op voorhand gebouwd en die werden dan na afbraak van de oude bruggen op wielen op hun nieuwe plaats geschoven. Dit moeilijke werk, waarvoor men eigenlijk drie maanden nodig zou hebben, kon op die manier in één weekend worden uitgevoerd. Dit staaltje van Vlaamse technologie werd in de media als bijzonder spectaculair omschreven. Nochtans is dit iets dat al vaker in de privé werd toegepast, bijvoorbeeld in de petrochemie waar zelfs nog indrukwekkendere projecten op die wijze tot een goed einde worden gebracht. Toch moet ik de administratie en alle betrokkenen van harte feliciteren voor dit huzarenstukje.

Op uw vraag wat in het kader van deze huurformule reeds werd gedaan, kan ik drie voorbeelden geven : het vervangen van vangrails door hoge betonnen veiligheidsstootbanden van het type New Jersey ter hoogte van de E17 op het grondgebied van Oost-Vlaanderen, het structureel onderhoud van de verkeerswisselaar R1-E17-E34 op het grondgebied Antwerpen en het herstellen van de stroefheid en spoorvorming op de E17 op het grondgebied van Oost-Vlaanderen, alsook de tweede fase van het vernieuwen, voegen en verharderen van het viaduct R7 te Vilvoorde. Het eerstgenoemde project werd gestart op 2 maart 2001. De twee laatstgenoemde projecten starten respectievelijk op 1 juni en 30 juli 2001. Na voltooiing van deze werken zal de huurformule worden geëvalueerd. Bij een positieve evaluatie zal het systeem verder worden toegepast. Bijsturingen zullen uiteraard nodig zijn, maar het is wel de bedoeling dit systeem vaker toe te passen.

Hier komen trouwens nog andere elementen bij kijken, zoals het werken tijdens de weekends of ‘s nachts. Dit alles moet in alle sereniteit worden afgewogen. Er moet niet dus niet alleen rekening worden gehouden met de draagkracht van de ondernemingen, maar ook met die van de mensen. Ook op syndicaal vlak dient een en ander te worden getoetst.

Eigenlijk hebben we in Antwerpen geluk gehad. Die operatie heeft ons maar 30 tot 33 percent meer gekost. Als men dit afweegt tegen de maatschappelijke en democratische winst, dan kunnen we dit een bijzonder goede prestatie noemen. Mensen hebben zich minder moeten ergeren, wat op zich al een zinvolle maatschappelijke investering bete-



**Stevaert**

kent. Het cynische in dit federale land is echter dat we door die bijkomende 30 percent wel meer BTW moesten betalen. We worden dus gestraft voor het oplossen van een probleem. Hadden we het project op de klassieke manier aangepakt, dan hadden we met een economisch miljardenverlies gezeten.

**De voorzitter** : De heer Loones heeft het woord.

**De heer Jan Loones** : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Indien ik het goed heb begrepen, kunnen dus ook de gemeenten nu reeds, via hun studiebureaus, in die creatieve formule stappen.

Ik was er tot op heden van overtuigd dat dit niet kon zolang het type van lastenboeken niet was aangepast. Naar aanleiding van die proefprojecten werd immers door de Afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen enige informatie vrijgegeven. Daarin lees ik, ik citeer 'het werken op basis van huren zal worden geëvalueerd en zal in de toekomst pas algemeen worden toegepast zodra het systeem op punt staat : aanpassingen aan het typebestek, veiligheidsvoorschriften, signalisatie, enzovoort'. Ik neem nu echter aan dat het toch reeds tot de mogelijkheden behoort.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Het ene is niet in tegenstrijd met het andere. Door toetsing moeten we samen met de andere collega's komen tot een beter kader, dat kan worden aangereikt aan de lokale overheden.

Binnen de vigerende, federale wetgeving zijn er echter mogelijkheden. Men blijft het werk uitbesteden op de klassieke manier, met de klassieke termijnen. Wel vraagt men een vergoeding voor het aantal vierkante meters dat de aannemers per dag gebruiken. Dat is het model dat we hebben gebruikt in Hasselt.

Op een gewestweg ligt het probleem heel anders : daar gaat het over de doorstroming. Bij de heraanleg van een drukke winkelstraat echter begint de aannemer de werf vaak aan het begin en het einde van de straat en gooit de hele straat open. Voor de ondernemers is deze werkwijze het meest efficiënt. Door het instellen van een dagprijs per vierkante meter zal de aannemer die straat stukje bij beetje vernieuwen, zodat gedurende de duur van de werken niet de hele straat er steeds last van heeft. Dat is draaglijker voor de mensen die er wonen of werken.

Dit is al mogelijk binnen de bestaande module. Ik hoor nu ook dat de stad Gent hiermee experimenteert, maar het beeld dat we in heel Vlaanderen alle wegen zullen verhuren tijdens alle wegwerkzaamheden klopt niet. Dat zullen de sector en haar werknemers immers niet verdragen.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 11.09 uur.*

---