



Vlaams
Parlement

stuk **698** (2010-2011) – Nr. 1
ingediend op 12 oktober 2010 (2010-2011)

Voorstel van resolutie

van de heren Dirk de Kort, Ivan Sabbe,
Marino Keulen, Bart Martens en Jan Peumans
en mevrouw Griet Smaers

betreffende de coördinatie van openbare werken

TOELICHTING

Het thema coördinatie van openbare werken komt geregeld terug in het politieke debat. Betere coördinatie heeft een directe invloed op het thema ‘minder hinder’, dat weliswaar ruimer is, en dat tijdens de vorige legislatuur op de politieke agenda is gekomen.

Het decreet van 7 juli 2006 houdende toekenning van een rentetoeelage voor ondernemingen die lijden onder de verstoorde bereikbaarheid ten gevolge van hinder door openbare werken (decreet Minder Hinder) was een belangrijk politiek signaal. Vanaf nu zou de schade ten gevolge van werken (kunnen) worden vergoed.

Het gegeven dat er nu meer wordt geïnvesteerd in de wegen, het gegeven van de zware winter 2009-2010 (met veel noodzakelijke reparatiewerken aan het wegennet) en diverse vragen naar meer coördinatie inzake gemeentelijke openbare werken, vormen de aanleiding voor de vernieuwde actualiteit van het thema.

De problematiek kwam de afgelopen maanden verscheidene keren aan bod in het Vlaams Parlement, en recent, op 27 mei 2010, in de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken.

A. Coördinatiepunt Wegenwerken (CPW)

Tijdens die bespreking in de commissie op 27 mei stelde de minister dat op basis van de kritiek van de afgelopen jaren het Coördinatiepunt Wegenwerken van Vlaanderen geboren was in 2007. Het CPW moet alle wegenwerken coördineren. Alle informatie met betrekking tot wegenwerken, met als opdrachtgever het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), is op het CPW beschikbaar. Wegenwerken in opdracht van anderen dan het AWV worden op basis van vrijwilligheid ingevoerd.

De minister gaf als pijnpunt aan dat sommige nutsmaatschappijen, zoals Aquafin, werken niet ingeven of aanmelden (en toch uitvoeren). Veel steden en gemeenten melden hun werken wel aan, maar een melding die veertien dagen voorafgaat aan de start van de werken, maakt coördinatie de facto onmogelijk.

Het project CPW loopt drie jaar, en bijsturing wordt nu voorbereid.

B. Generiek Informatieplatform Openbaar Domein (GIPOD)

Samen met verschillende partners, waaronder de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), wordt het Generiek Informatieplatform Openbaar Domein uitgebouwd. Daarin moet alle informatie over het openbaar domein worden opgenomen. In het GIPOD werken niet alleen de nutsmaatschappijen mee, maar ook De Lijn, de kabel- en leidingbeheerders, de Vlaamse overheid en de VVSG.

De basisinformatie in het GIPOD vormt een voorwaarde voor goede coördinatie, maar dan moet iedereen ook de informatie ingeven. Ook bij dit opgestarte systeem zijn er hinderpalen voor een optimale werking:

- niet alle gemeenten zijn aangesloten;
- er is geen coherente samenwerking met nutsmaatschappijen.

Zowel CPW als GIPOD vormen aldus instrumenten voor een structurele aanpak van een goede coördinatie bij wegenwerken.

C. Minderhindermaatregelen – bereikbaarheidsadviseurs

Betere coördinatie van werken moet leiden tot minder hinder. Communicatie vormt een cruciaal onderdeel van het minderhinderhoofdstuk. Heel veel ongenoegen bij wegenwerken kan vermeden worden door een tijdige, duidelijke en eenvormige communicatie.

De voorbije jaren werden in het kader van een betere communicatie belangrijke stappen ondernomen, zowel door de Vlaamse overheid, door steden en gemeenten, als door bedrijven zelf enzovoort. Enkele voorbeelden daarvan:

- in bestekken wordt een onderdeel ‘communicatie’ opgenomen;
- er bestaan minderhinderchecklists, minderhinderinspiratieboeken (VMSG), minderhinder-‘awards’ (Aquafin);
- elk provinciaal Agentschap Wegen en Verkeer heeft inmiddels een interne communicatiedeskundige;
- bereikbaarheidsadviseurs worden ingeschakeld;
- in verschillende steden en gemeenten worden reeds externe communicatiebureaus ingeschakeld;
- schade en inkomensverlies, veroorzaakt door de hinder bij wegenwerken, worden binnen bepaalde kaders vergoed;
- iemand (werfleider of een ander) is constant bereikbaar (gsm-noodnummers) en er zijn meldpunten;
- buurtcomités worden betrokken;
- er worden informatieborden geplaatst met informatie over de werken;
- op de werf wordt de noodzakelijke inname van openbaar domein zo beperkt mogelijk gehouden om een maximale doorstroming te kunnen blijven garanderen (bijvoorbeeld werken op autowegen).

D. Hinderpalen

Het probleem van coördinatie van wegenwerken lijkt een evidentie. Maar veel openbare werken moeten een soms hobbelig, en niet steeds voorspelbaar traject tot uitvoering volgen. We verwijzen hier even naar de ad-hoccommissie ‘Versnelling’ (vuluit Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten) van het Vlaams Parlement. Het goede samenspel (geen tegenwerking) van verschillende betrokken diensten, bedrijven enzovoort is nodig. Weersomstandigheden of overmacht kunnen spelen, juridische procedures kunnen interfereren in het verloop. Er kunnen interventies van andere beleidsniveaus (politieke interventies) zijn.

Met andere woorden, de moeilijkheidsgraad om alles vlot te laten lopen, zowel aan de ene kant van de werf als aan de andere kant (in de straat, op het resterende deel van de autoweg enzovoort), mag niet worden onderschat.

Gelijktijdig of niet?

In het feit dat bepaalde werken gelijktijdig worden uitgevoerd, zien en vinden mensen een bron van ergernis, van hinder. Maar de gelijktijdigheid kan ook betekenen: een korte periode met veel hinder. Het alternatief voor de korte periode is dan een constante vorm van meer beperkte hinder gedurende een langere periode. Wat is dan het beste: gelijktijdig of niet? Coördinatie en minder hinder is dus ook een kwestie van het kiezen van het minste kwaad.

Subjectief

De beoordeling van de aard van de hinder hangt vaak ook af van het standpunt, of van de belangen van de gehinderde(n). Een omleidingsroute kan een woonwijk sparen, maar andersom landelijke rust verstoren, tot nieuwe wegschade aanleiding geven enzovoort.

De goede coördinatie en het streven naar minder hinder vragen dus beoordelingen en keuzes.

Wat de mensen het meeste stoort (en dat is niet hetzelfde als ‘wat de mensen het meeste hindert’), is soms niet zozeer de echte overlast, maar de vaststelling dat ze geconfronteerd worden met een onderling niet goed samenwerkende overheid, en een als vermijdbaar ervaren hinder tot gevolg. Men is wel bereid hinder te aanvaarden, op voorwaarde dat men tijdig ingelicht is, betrokken is enzovoort.

Communicatie, en dat is in dit dossier steeds een ‘leitmotiv’ geweest, is dus cruciaal. Als het goed gaat, is dat normaal. Niemand ziet of let op de gedane inspanningen. Als er problemen zijn, wordt er hard geroepen, geklaagd enzovoort.

Informatie, betrokkenheid, overleg, iemand kunnen aanspreken, antwoorden krijgen op vragen; het is allemaal te vatten onder de noemer communicatie.

Congestiegraad

Sommige (auto)wegen zijn zodanig ‘gecongestioneerd’, dat er als het ware geen plaats meer is voor noodzakelijke werken. Laatavond- en zelfs nachtwerk komen dan naar voren als maatregel. Maar het ultieme voorbeeld dat het toch kan, blijft toch de heraanleg van de Antwerpse ring. Ook toen waren er heel wat flankerende maatregelen, een grote media-campagne en een ruim communicatiebudget.

In het debat in de commissievergadering van 27 mei werden verder nog als pijnpunten aangegeven: Aquafin, en bij uitbreiding de nutsmaatschappijen in het algemeen. In haar antwoord op vragen stelde de minister dat Aquafin zijn medewerking aan het CPW niet verleent, en de koppeling met het GIPOD afwacht.

De aanmelding van werken is inefficiënt als ze niet tijdig wordt ingegeven. We botsen hier op de gemeentelijke autonomie.

E. Noodzakelijke verdere stappen naar betere coördinatie

Er bestaat wellicht geen ultieme oplossing om alle hinder bij wegenwerken te vermijden. Ook een goede coördinatie van alle werken in Vlaanderen zal een constante grote inspanning vergen van alle betrokkenen.

Betere coördinatie zal aldus een permanent werkpunt zijn, waarvoor bij voorkeur structurele kaders worden geschapen, liever dan de coördinatie te laten afhangen van de goodwill en goede intenties van betrokkenen.

De hierna vermelde bijstellingen zijn dan ook dringend noodzakelijk.

GIPOD

De minister verwacht veel van het GIPOD. Het CPW wordt geëvalueerd en bijgestuurd. Om een verregaande integratie te verkrijgen met efficiëntieverhoging, wordt de koppeling van het GIPOD met het CPW gepland.

Melding

Om optimaal te kunnen werken, is de medewerking van alle betrokken actoren en opdrachtgevers van werken noodzakelijk. De vrijwilligheid moet worden opgeheven. Er moet dus een structurele verplichting komen opdat alle betrokken actoren (opdrachtgevers van werken) de noodzakelijke info aangaande de werken zouden ingeven in het CPW en GIPOD.

Decretaal verankeren?

Er is geopperd dat er misschien decreetwijzigingen nodig zijn. Voor de indieners van dit voorstel van resolutie is dat geen must. Maar indien een gebrek aan duidelijke decreetsbepalingen de optimale coördinatie bemoeilijkt, moet het Vlaams Parlement als decreetgever zijn rol spelen.

Communicatie

De indieners zijn van oordeel dat een regelmatig overleg (bijvoorbeeld driemaandelijks) tussen de minister en de weggebruikers (automobielenorganisaties, vrachtwagen- en transportsector) noodzakelijk is in het kader van een goede communicatie inzake wegenwerken en zij zullen dergelijke overlegmomenten als belangrijk initiatief ondersteunen.

De gps

Heel wat gps-providers (gps: global positioning system) maken gebruik van de nu beschikbare informatie. De manier waarop ze die informatie gebruiken, is voorwerp geweest van discussie en vraagstelling in de commissie (meer bepaald de vaststelling dat bij calamiteiten op snelwegen naburige dorpskernen onmiddellijk overspoeld worden door sluipverkeer). De minister stelde dat het haar evident leek dat een voorkeursomleiding wordt aangeboden.

Verankeren in discussie – resolutie ‘Versnelling’?

Er is over versnelde uitvoering van openbare werken een belangwekkende discussie gevoerd in het Vlaams Parlement, met een hele reeks aanbevelingen. De indieners van dit voorstel van resolutie geloven dat het weinig zin heeft alles aan alles te koppelen, maar er zijn wel duidelijke parallellen. De uitvoering van de aanbevelingen van de Commissie Versnelling zal een positieve invloed hebben op de coördinatie van werken.

Meer bepaald moet worden verwezen naar:

- aanbevelingen nr. 41 tot en met 43: die aanbevelingen vragen om flankerende maatregelen en de implementatie van een optimale voorafgaande planning van milderende maatregelen;
- aanbevelingen nr. 45 en 46: de omgevingsmanager heeft een helikoptervisie, en ziet erop toe dat alle relevante administraties betrokken worden bij het project. Hij zal zorgen voor de lokale verankering. Dat houdt zeker het beperken in van bijvoorbeeld overlast ten gevolge van omleidingsroutes;
- betere coördinatie binnen de Vlaamse overheid wordt in aanbeveling nr. 49 met zoveel woorden genoemd. Meer proactiviteit is nodig. De oprichting van een interdepartementale werkgroep wordt aanbevolen;
- ook aanbeveling nr. 50 – één gewogen en geïntegreerd advies – zal ertoe leiden dat overheden niet tegen en naast elkaar werken.

F. Conclusie

Van een moderne en efficiënte overheid kan coördinatie en afstemming van openbare werken een kwaliteitseigenschap genoemd worden. Het vraagt een hoog niveau van organi-

satiegraad van de overheid om dat goed te kunnen regisseren. Duurzaamheid houdt in dat vermijdbare economische schade en milieuschade ook inderdaad worden vermeden. Stofhinder, lawaaihinder, onbereikbaarheid van bestemmingen enzovoort moeten zoveel mogelijk worden voorkomen.

Om alle bovengenoemde redenen komen de indieners dan ook tot de hierna vermelde essentie van dit voorstel van resolutie.

Dirk DE KORT

Ivan SABBE

Marino KEULEN

Bart MARTENS

Jan PEUMANS

Griet SMAERS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
 - 1° het Mobiliteitsplan Vlaanderen van 2003, meer bepaald de hoofddoelstelling om te streven naar duurzame mobiliteit;
 - 2° het belang van het voorkomen van hinder, milieuschade en economische schade, overlast bij de uitvoering van openbare werken;
 - 3° de werkzaamheden en conclusies van de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten;
 - 4° de terugkerende debatten daarover in het Vlaams Parlement, vooral op 27 mei 2010 in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken;
 - 5° de noodzaak tot verdere stappen in de coördinatie van werken en minderhindermaatregelen;
- vraagt de Vlaamse Regering:
 - 1° het Coördinatiepunt Wegenwerken van Vlaanderen (CPW) en het Generiek Informatieplatform Openbaar Domein (GIPOD) aan elkaar te koppelen als structureel instrument voor een maximale coördinatie en onderlinge afstemming van openbare werken;
 - 2° de minderhindermaatregelen daarmee hand in hand te laten gaan;
 - 3° de kennisgeving en melding van werken niet vrijblijvend te laten, maar het toekennen van subsidie afhankelijk te stellen van tijdige melding;
 - 4° met de nutsmaatschappijen een protocol af te spreken over de wijze van (samen) werken, daarin minstens vast te leggen dat zijzelf de verantwoordelijkheid dragen voor het niet-naleven daarvan (met andere woorden de nutsmaatschappijen de verantwoordelijkheid te laten dragen voor coördinatiefouten ten gevolge van hun nalatigheden inzake naleving van de afgesproken regels);
 - 5° sterk en blijvend in te zetten op communicatie, daarvoor ‘nieuwe middelen en media’ zoals de dynamische verkeerssignalisatie, sms enzovoort in te zetten, maar de gedrukte media daarbij niet te verwaarlozen;
 - 6° bij duidelijke gevallen van tekortkomingen inzake goede coördinatie van werken, een grondige analyse te maken van de casus, de verbeterpunten te inventariseren en te implementeren;
 - 7° al die maatregelen te nemen in samenhang met de uitvoering van de aanbevelingen van de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten.

Dirk DE KORT

Ivan SABBE

Marino KEULEN

Bart MARTENS

Jan PEUMANS

Griet SMAERS