Stuk **205** (2004-2005) – Nr. 3

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

Zitting 2004-2005

18 april 2005

VOORSTEL VAN DECREET

– van de heer Ludwig Caluwé c.s. –

houdende toekenning van een rentetoelage voor ondernemingen die lijden onder de verstoorde bereikbaarheid ten gevolge van hinder door openbare werken

HOORZITTING

VERSLAG

namens de Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie uitgebracht door de heer Koen Van den Heuvel

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: mevrouw Trees Merckx-Van Goey.

Vaste leden:

de heren Thieu Boutsen, Freddy Van Gaever, Roland Van Goethem, John Vrancken, Frans Wymeersch;

de heer Jan Laurys, de dames Trees Merckx-Van Goey, Miet Smet, de heer Koen Van den Heuvel;

de heer Louis Bril, mevrouw Annick De Ridder, de heer Jul Van Aperen;

de dames Caroline Gennez, Anissa Temsamani, de heer André Van Nieuwkerke.

Plaatsvervangers:

de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens, de heren Jan Penris, Stefaan Sintobin, mevrouw Marleen Van den Eynde;

de heer Carl Decaluwe, mevrouw Kathleen Helsen, de heren Frans Peeters, Eric Van Rompuy;

mevrouw Patricia Ceysens, de heer Jaak Gabriels, mevrouw Vera Van der Borght;

de heren Chokri Mahassine, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

mevrouw Vera Dua;

de heer Jan Peumans.

Zie:
205 (2004-2005)
- Nr. 1: Voorstel van decreet
- Nr. 2: Amendementen

INHOUD

Blz.

1. De heer Kris Baetens, Unizo 4
2. De heer Jan Dhondt, Vlaamse Confederatie Bouw, en mevrouw Hilde Masschelein, Bouwunie 7
3. De heer Jos Croux, minder-hindercoördinator in Limburg..... 11
4. De heer Olivier Charon, VEV-VOKA, en mevrouw Anne-Mie Ooghe, Belgische Vereniging van Banken 13
5. Mevrouw Griet Pitteljon, VVSG 18

DAMES EN HEREN,

In het kader van het voorstel van decreet houdende de toekenning van een rentetoelage voor ondernemingen die lijden onder de verstoorde bereikbaarheid ten gevolge van hinder door openbare werken, organiseerde de Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie op donderdag 17 maart 2005 een hoorzitting. Op deze hoorzitting kwamen vertegenwoordigers van Unizo, de Vlaamse Confederatie Bouw, de Bouwunie, VOKA-VEV, de Belgische Vereniging van Banken en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten aan het woord. Er werd ook gevraagd een minder- hindercoördinator te horen. Als aansprekend voorbeeld werd de heer Jos Croux uitgenodigd, die ervaringen terzake heeft bij de uitvoering van grote openbare werken in Limburg.

1. De heer Kris Baetens, Unizo

A. Uiteenzetting

De heer Kris Baetens: Unizo is tevreden over de huidige voorstellen en vindt het belangrijk dat de drie denksporen, schadevergoeding, renteloze lening en waarborgregeling samen uitgewerkt worden. Ze richten zich immers tot een andere doelgroep. Unizo doet al heel wat: door beter overleg met de verschillende betrokkenen tracht ze de hinder te beperken. Werken blijven desalniettemin hinder veroorzaken, daarom zijn de verschillende voorstellen meer dan nodig. We vragen een snelle concretisering.

Om dat te staven, verwijs ik naar de resultaten van een onderzoek van Unizo bij ondernemers die recent met werken en de gevolgen ervan geconfronteerd werden. Unizo ondervraagde 110 ondernemers, gespreid over België. Het gaat zowel over vrije beroepen, ambachten, diensten, enzovoort. De ondernemingen zijn zowel gelegen in winkelkernen, invalswegen als op KMO-terreinen. Het is een representatief staal van de ondernemingen.

Het probleem start al van voor de aanvang van de werken: 28 procent van de ondernemingen is vooraf niet op de hoogte gebracht van de werken in de buurt en de verwachte hinder.Een goede preventie is belangrijk. Ondernemers worden voornamelijk in een infovergadering op de hoogte gebracht.

Ook over de kwaliteit zijn er klachten: 71 procent zegt onvoldoende en niet correct geïnformeerd te zijn. Opvallend is dat men liever niet dan incorrect of onvolledig geïnformeerd wordt. Men stemt zijn plannen immers af op de informatie en onjuiste informatie leidt dan tot grotere frustratie. Een gelijk percentage, namelijk 71 procent, denkt dat de hinder korter kan. Dat wijst erop dat er nog heel wat maatregelen mogelijk zijn om de duur van de werken te beperken.

De zelfstandige ondernemer ziet voornamelijk de bouwheer of wegbeheerder als verantwoordelijke, maar wijst ook naar de invloed van aannemer en nutsmaatschappij. Het door Unizo gestimuleerde overleg moet leiden tot wederzijds begrip en betere afspraken. Daarvoor is een mentaliteitswijziging nodig.

Belangrijk voor dit voorstel zijn de negatieve gevolgen die de werken hadden voor het bedrijf. Alle ondernemers ondervinden negatieve gevolgen. Bijna allemaal klagen ze over een omzetverlies, ter waarde van tussen de 10 en 85 procent, met een gemiddelde van 36 procent. Twaalf procent van de ondernemingen heeft bijkomende kosten. De opgegeven bedragen schommelen tussen de 500 en 8.000 euro met een gemiddelde van 2.200 euro.

Ondernemers blijven niet bij de pakken zitten, maar trachten op een creatieve manier zelf hun problemen te beperken. Sommigen huren een andere ruimte, bijvoorbeeld een container. Vaak worden investeringen uitgesteld en veel bedrijven organiseren speciale koopacties. Een spaarkaartsysteem waarbij de 11e aankoop gratis is, is een goed voorbeeld daarvan.

Op de vraag hoe lang het duurde eer de omzet opnieuw het normale peil bereikt, antwoordt 14 procent dat het niveau van voor de werken nooit meer bereikt wordt. Op de plaatsen waar de werken nog bezig zijn of nog maar juist afgelopen, kent men die termijn nog niet. Gemiddeld is de termijn om de opzet opnieuw op het gewone niveau te krijgen acht maanden.

Volgens de ondernemers zouden vooral preventieve maatregelen de hinder kunnen beperken: 34 procent vraagt kortere uitvoeringstermijnen, 28 procent een betere coördinatie van de werkfasen.

Een werfcoördinator biedt ook een grote meerwaarde.

De volgende vraag is open en gaat over de wijze waarop zelfstandige ondernemers kunnen gesteund worden voor de geleden schade. Er zijn vier antwoorden: 17 procent vraagt technische werkloosheid; 51 procent expansiesteun; 55 procent een forfaitaire schadevergoeding; 61 procent fiscale voordelen.

Unizo beperkt zich niet tot de negatieve aspecten en vraagt ook naar de positieve gevolgen van de werken voor het bedrijf. De stijging van het aantal parkeerplaatsen, de vlottere bereikbaarheid onder meer voor de leveranciers en een aantrekkelijker straatbeeld, dat klanten lokt, worden door de ondernemers geapprecieerd.

Unizo steunt dit voorstel omdat het een oplossing biedt voor de tijdelijke problemen van cashflow. Ondernemingen hebben vaak vaste kosten en leningen lopen die maandelijks afbetaald moeten worden en komen door werken soms vrij snel in problemen. Het toekennen van een rentesubsidie verlicht de terugbetaling. Het voorstel is daarenboven in overeenstemming met het Vlaamse regeerakkoord waarin de meerderheid zich engageert om een oplossing te vinden.

Het biedt deels een antwoord op onze vraag naar een echte renteloze lening, waarbij de ondernemer het geld bijvoorbeeld na acht maanden moet terugbetalen. Die termijn stemt overeen met de gemiddelde periode waarin een ondernemer het oude omzetpeil terug bereikt. Unizo begrijpt dat misbruiken uitgesloten moeten worden, maar ziet het nut niet in van de beperkingen van 80 en 4 procent. Kortom, ondernemers hebben behoefte aan een overbruggingskrediet dat na acht maanden kosteloos kan worden terugbetaald.

Dit voorstel van decreet is complementair aan het voorstel van waarborgregeling van minister Moerman en de federale schadevergoeding bij een sluiting van minstens veertien dagen. Een renteloze lening voor moeilijk te overbruggen periodes is immers nodig. Unizo is voor de invoering van dergelijke renteloze lening in combinatie met een vlotte en voordelige waarborgregeling en steunt dus het voorstel.

B. Vragen en opmerkingen van de leden van de commissie

De heer Koen Van den Heuvel: Het voorstel van de heer Dedecker over een schadevergoeding en de waarborgregeling volstaat niet. Dit voorstel is complementair en nodig. De gegevens van de Unizo-enquête bewijzen dat eens te meer.

De enquêteresultaten ondersteunen het en/en-verhaal. De renteloze toelage is een noodzakelijke aanvullende oplossing bij wat thans door de minister naar voren wordt geschoven.

De heer Jan Peumans: Communicatie interesseert mij bijzonder. Is er op dat vlak onderscheid tussen werken op gewestwegen en werken op gemeentewegen? Deed de combinatie van beide zich voor? Kunt u ons de lijst bezorgen van de 74 gemeenten waarvan u signalen kreeg? Zijn het voorstel van de heer Decaluwe, dat van de heer Dedecker en het waarborgbesluit niet combineerbaar? Kan men de zelfstandigen niet zelf laten bepalen welke formule zij prefereren?

De heer Jean-Marie Dedecker: De drie vullen elkaar inderdaad aan. Mijn voorstel, waarvoor ik twee jaar heb moeten strijden tegen socialistische tegenstand, biedt de zelfstandige van wie het inkomen wegvalt, een vervangingsinkomen. Ik pleit ervoor dat het samen met de andere voorstellen wordt behandeld. Anders is het een pleister op een houten been. De banken geven immers geen leningen aan bedrijven in moeilijkheden. Voor wie in de horeca een initiatief neemt, is het sowieso al moeilijk om aan krediet te komen. Zonder waarborgregeling komen we er niet. We moeten komen tot een renteloze lening. Maar ook wie moet sluiten, heeft recht op een convenabel bedrag. Maar onder socialistische druk hebben we ons voorstel om het bedrag te baseren op de tijdelijke werkloosheidsvergoeding moeten afzwakken tot het niveau van het leefloon. Anders kon geen compromis worden bereikt.

De heer John Vrancken: Ook ik pleit voor een en/en-verhaal. Een rentetoelage alleen helpt niet. Het bankkrediet vormt immers slechts 2 procent van de totale negatieve gevolgen van wegwerkzaamheden voor een bedrijf. De maatregelen moeten verder gaan. De financiële steun moet groter zijn.
Vormen 110 ondervraagde bedrijven een representatief staal?

De heer Thieu Boutsen: Mijn jarenlange ervaring als bankier leert mij dat het niet verstandig is om in te gaan op leningaanvragen met het oog op de dekking van verliezen, al was het maar kortstondig. Daarom is het misschien niet zo opportuun om bij een volledige of gedeeltelijke onderbreking van de bedrijfsactiviteit als gevolg van werken, een bedrijf weer op te zadelen met een nieuwe lening, zelfs al is die renteloos. Zij moet immers achteraf terugbetaald worden, terwijl men geen zekerheid heeft over het herstel van de oorspronkelijke omzet. Ik pleit daarom liever voor een subsidie voor verloren inkomsten.

De voorzitter: Ik sluit mij aan bij de vraag om de studie ter beschikking te stellen. Verder ga ik akkoord met het en/en-verhaal, maar vergt dat geen afstemming van een en ander? Ik denk bijvoorbeeld aan een duidelijke omschrijving van het toepassingsgebied. De definities in de voorstellen komen niet altijd overeen.

De studie zegt dat acht maanden nodig zijn voor het herstel van de oorspronkelijke omzet. Maar voor de rentetoelagen staat in het voorstel een termijn van maximum vijf jaar. Is die marge niet te ruim? Zou een minder ruime niet efficiënter kunnen zijn? Wat met de terugbetalingsplicht?

De heer Kris Baetens: De termijn van acht maanden drukt het moment uit waarop de ondernemer weer zoals vroeger kan werken, die van vijf jaar de termijn waarover de terugbetaling kan worden gespreid. Er is dus geen tegenspraak.

Het is geen probleem om de studie ter beschikking te stellen. Wij beschikken overigens nog over een andere interessante studie, gebaseerd op een enquête over KMO's en financiën. Daarin worden al tal van vragen opgelost.

De 110 handelaars die hun volledige verhaal deden, komen uit verschillende gemeenten. De gegevens zijn opsplitsbaar voor gemeente- en gewestwegen of een combinatie van beide.

De heer Kris Baetens: Voor elk project zal afzonderlijk moeten uitgemaakt worden welke communicatievorm het meest passend is. Onze projectbeleidsadviseur zal daar straks concreter op ingaan.

De heer John Vrancken: Hoeveel handelaars van de Antwerpse Leien waren bij die 110 ondervraagden?

De heer Kris Baetens: Geen enkele.

De heer Jan Peumans: Wordt het niet opnieuw een ingewikkeld, administratief kluwen? Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan het voorstel van de heer Dedecker waarbij compensatie afhankelijk zou zijn van het inkomen van de handelaar. Daar komen ook de belastingen en de RSZ bij kijken. Wordt het systeem ook getoetst aan de eenvoud?

De heer Jean-Marie Dedecker: Het is ontzettend eenvoudig. Eén formulier dat moet opgestuurd worden naar het Participatiefonds ligt ter beschikking bij de gemeente. Dat ene fantastische formulier kan misschien zelfs door een e-mail vervangen worden.

Mevrouw Miet Smet: Heel wat mensen lijden schade, maar ook heel wat werken worden zelfs niet begonnen omwille van protest van de middenstand. Vaak duren werken veel langer dan voorzien. Werd eraan gedacht de aannemers in dat geval mee aansprakelijk te stellen voor de derving? Het gaat toch niet op dat de overheid moet opdraaien voor de vertragingen? Aannemers nemen dikwijls gewoon te veel werk aan, waardoor ze zich niet aan de afgesproken termijnen kunnen houden.

De heer Kris Baetens: Natuurlijk moet ieder zijn verantwoordelijkheid dragen. Maar het is niet zo dat de aannemers altijd schuld treft als er vertraging optreedt: er kunnen veel factoren aan de basis van de vertraging liggen. Afsprakencodes en een goed beleid vóór de aanvang van het werk kunnen veel oplossen.

De heer Thieu Boutsen: Ten gevolge van de dioxinecrisis werd jaren geleden ook beslist waarborgleningen aan de gedupeerden te geven. We stelden toen vast dat de middenstand daar heel weinig een beroep op deed. Kunt u iets meer zeggen over het enthousiasme voor dit soort leningen?

De heer Kris Baetens: Ten tijde van de dioxinecrisis studeerde ik nog. Veel hangt af van de omkadering en de informatie. Maar ik ben er zeker van

dat de problematiek zeer actueel is, en dat een dergelijke maatregel zeker een succes zal zijn.

2. De heer Jan Dhondt, Vlaamse Confederatie Bouw, en mevrouw Hilde Masschelein, Bouwunie

A. Uiteenzettingen

De heer Jan Dhondt: De Vlaamse Confederatie Bouw (VCB) staat niet afkerig tegenover het ingediende voorstel: de handelaars die schade ondervinden ten gevolge van langdurige werken moeten aanspraak kunnen maken op overheidssteun. Tenslotte is ook de bouwsector zelf betrokken partij. Er zijn immers veel aannemers die een eigen winkel hebben met bouwmaterialen.

Een eerste voorwaarde voor een dergelijke schadevergoeding is dat het bouwbudget niet onder de maatregel mag lijden. Tenslotte moet het geld ergens vandaag komen, en België en Vlaanderen hinken nu al achterop wat infrastructuurinvesteringen betreft. Op Europees niveau is België systematisch een van de achterblijvers op het vlak van de overheidsinvesteringen. Het probleem is al oud en verergert nog: in de jaren tachtig besteedden we nog 3 procent van het BNP aan overheidsinvesteringen, terwijl dat vandaag nog slechts minder dan 1,75 procent is. Het ziet ernaar uit dat het percentage nog zal dalen. Op Vlaams niveau is dat niet anders. In 2002 werd bijna 12 procent van de beleidskredieten beschikbaar gesteld voor investeringen; in 2005 is dat slechts minder dan 9 procent. Dit heeft zware gevolgen, niet alleen voor de wegeninfrastructuur, maar ook voor de aannemers zelf. De kredieten voor nieuwe wegen werden in 2004 gehalveerd ten opzichte van 2003. Het FFEU voorzag in 2004 nog 100 miljoen euro. De volgende jaren zal deze bron volledig opdrogen.

Er moet op een continue manier gewerkt worden aan de wegenbouw. De aannemers zijn er immers gebonden aan één opdrachtgever: als de overheidskredieten wegvallen, is er voor hen geen alternatief. Het aantal faillissementen liep de laatste jaren erg op: ze verdubbelden op vier jaar tijd.

Een tweede belangrijke voorwaarde is de haalbaarheid van de uitvoeringstermijnen. De overheid mag de diverse risico's niet doorschuiven naar de aannemer. Onrealistische uitvoeringstermijnen leiden tot stress en tot ongevallen of tot onnodige materiële schade, bijvoorbeeld aan ondergrondse leidingen. Er is ook meer kans dat de uitvoeringskwaliteit slecht is.

Bij het uitvoeren van wegenwerken zijn verschillende partijen betrokken, onder meer de overheid, de verantwoordelijke voor de nutsleidingen en dergelijke. Er kunnen heel wat vertragende factoren zijn waarop de aannemer geen vat heeft. De aannemers hebben niet altijd de zaak in handen waardoor ze de uitvoeringstermijn niet kunnen beïnvloeden en dus ook niet korter maken.

Een suggestie voor een vlottere bereikbaarheid bij wegenwerken is dat de overheid in de bestekken een afzonderlijke post kan opnemen voor minder-hindermaatregelen, zoals het ter beschikking stellen van parkeergelegenheid vlak bij de werkzaamheden, het leggen van loopplanken om de winkels bereikbaar te maken. Dat kan worden gebruikt als een bepalende factor bij het gunnen van de werken. Het is belangrijk dat dit in een afzonderlijke post is opgenomen omdat men daar anders de prijs op afstemt en komen er uiteindelijk geen minder-hindermaatregelen en wordt het werk gegund aan de laagste regelmatige inschrijven die uiteindelijk geen minder-hindermaatregelen neemt. Het is ook belangrijk dat er in een extra budget wordt voorzien, dat realistisch is en niet wordt afgetrokken van het uiteindelijke investeringsbudget voor de wegenwerken zelf.

Als men daarmee vooraf geen rekening houdt, is dat een nutteloze maatregel. Op die manier kunnen aannemers wel degelijk een verschil maken op het vlak van de toegankelijkheid van de werf, waardoor de getroffen winkels kunnen worden geholpen om de bereikbaarheid en de mogelijkheden van de klanten om dichterbij te geraken, te verbeteren. Men dient ook na te gaan in welke mate het budget ter beschikking wordt gesteld voor maatregelen die de hinder moeten beperken of voor schadevergoedingen of andere vergoedingen, die door de overheid aan de winkeliers worden gegeven. We spreken ons niet uit voor het een of het andere. Het kan zijn dat winkeliers in sommige gevallen opteren om het beschikbare budget te investeren in een aantal maatregelen die de hele winkelstraat ten goede komen, terwijl andere winkeliers geen heil zien in bijkomende maatregelen om de winkel bereikbaar te maken en opteren voor een schadevergoeding.

Een schaderegeling bij hinder door openbare werken moet ruimer worden bekeken. Dit debat gaat over schade bij handelaars. De wetgeving zorgt evenwel in veel gevallen voor gebruikshinder of eigendomsbeperkingen in het algemeen. De watertoets is daarvan een voorbeeld. Hinder bij openbare werken is meestal tijdelijk, maar wetgeving kan ervoor zorgen dat er permanente gebruiksbeperkingen zijn op bepaalde eigendomspercelen waardoor ook daar het rendement wegvalt.

De VCB staat positief tegenover een vergoeding vanuit de overheid aan handelaars die hinder ondervinden door openbare werken. Het is belangrijk dat er daarvoor in een apart fonds wordt voorzien waarbij kan worden afgewogen in welke mate minder-hindermaatregelen of een schadevergoeding al dan niet beter is. De vergoedingen mogen het investeringsbudget niet belasten. De overheid moet haar verantwoordelijkheid zelf nemen en mag die niet doorschuiven naar de aannemers. We pleiten er ook voor dat de schaderegeling kadert in een algemene visie over gebruiksbeperkingen.

Mevrouw Hilde Masschelein: Mijn collega van de VCB heeft de belangrijkste elementen al aangehaald. Ik wil kort toch nog even het standpunt van de aannemers weergeven. De sector is zich ervan bewust dat ook de aannemer zijn verantwoordelijkheid moet nemen, maar men mag hem alleen een verantwoordelijkheid toeschuiven die hij zelf kan aannemen. De aannemer kan alleen aansprakelijk worden gesteld als hij een fout heeft gemaakt. Dan zal hij ook een vergoeding moeten betalen, hetzij aan de handelaars die daardoor schade hebben ondervonden, hetzij aan het opdrachtgevende bestuur. Het feit dat we dit debat voeren, toont aan dat men de aannemer niet zo vaak een fout kan ten laste leggen. In de meeste gevallen kunnen aannemers niet met de vinger worden gewezen. De algemene hinder, de zogenaamde burenhinder, valt ten laste van de aanbestedende overheid en die mag niet worden doorgeschoven naar de aannemers.

Men mag in het debat niet uit het oog verliezen dat er verschillende graden van hinder zijn. Zo is hinder bij riolerings- en collectorwerken of hinder bij wegenwerken die lang kunnen aanslepen, van een totaal andere orde dan hinder bij de aanleg van nutsinfrastructuur. In het laatste geval kan het gebeuren dat het voetpad verschillende keren wordt opengelegd, maar twee dagen later al is hersteld. Dat veroorzaakt ook hinder, maar dat is van een andere orde. Niet elke vorm van hinder heeft een permanente onbereikbaarheid tot gevolg gedurende een bepaalde periode. Tegenover de hinder staat dat men achteraf in principe een mooiere omgeving dient te krijgen. Dat is ook de reden waarom schadevergoedingen tot op heden zo moeilijk worden toegekend.

Het is heel belangrijk dat er voldoende budgetten zijn. We hebben er geen enkel probleem mee dat handelaars die bovenmatige hinder ondervinden, een tegemoetkoming kunnen krijgen op voorwaarde dat dit geen invloed heeft op de budgetten voor de aannemers. De gemeenten zitten krap bij kas en dat heeft gevolgen voor de aanbestedingen. We vragen maatregelen die de financiële draagkracht niet aantasten.

De aannemer en het personeel moeten veilig en efficiënt kunnen werken. Dat wil zeggen dat men niet uit het oog mag verliezen dat de aannemer altijd de laatste schakel is en slechts de uitvoerder is van een aanbesteding die is klaargemaakt. Het is heel belangrijk dat er op het moment dat de aanbesteding wordt uitgeschreven, voldoende afstemming is tussen enerzijds alle overheden, nutsbedrijven enzovoort, en anderzijds de handelaars om te kijken op welke manier het project het best kan van start gaan. De aannemer krijgt vandaag aanbestedingsdocumenten waarvoor hij een prijs geeft. Dat is het enige dat hij doet. Het is niet correct om hem nadien met de vinger te wijzen omdat bepaalde zaken niet op elkaar zijn afgestemd. Aannemers moeten een correcte vergoeding ontvangen voor het uitgevoerde werk. Dat impliceert ook dat, als men minder-hindermaatregelen in het bestek opneemt, daar een vergoeding moet tegenover staan. We vragen ook om erop te letten dat er geen overdreven administratie wordt doorgeschoven naar de aannemer. Informatie, waar nodig, is geen enkel probleem, maar men mag niet overdrijven.

B. Vragen en opmerkingen van de leden van de commissie

De heer Thieu Boutsen: Heeft de VCB ervaring met contracten waarin huur wordt gevraagd voor de termijn waarop een werf in beslag wordt genomen? Men krijgt tijd om bijvoorbeeld wegenwerken uit te voeren, maar men moet voor die peri-

ode huur betalen om op die manier druk uit te oefenen op de uitvoeringstermijn.

Welke ervaring heeft men met het eventuele bestaan van een kadaster van de nutsvoorzieningen? Er worden regelmatig in dezelfde gracht leidingen gelegd die met een goede coördinatie tegelijkertijd zouden kunnen worden geplaatst. Bepaalde gemeenten houden daarmee rekening en gaan peilen bij andere maatschappijen of ze op korte termijn van plan zijn om werken uit te voeren. Is dat de regel voor alle gemeenten?

Mevrouw Hilde Masschelein: Er bestaat een code voor de afspraken tussen gemeenten, die vier jaar geleden is afgesproken door de gemeenten en de nutsbedrijven waarbij men probeert om de werken op elkaar af te stemmen.

De heer Thieu Boutsen: Werkt dat? Heeft men daarmee goede ervaringen?

Mevrouw Hilde Masschelein: Men heeft nogal de neiging te denken dat het gemakkelijker zal zijn als alles in een gemeenschappelijke sleuf wordt gelegd. Voor de aannemers is het niet zo eenvoudig als er met een gemeenschappelijke sleuf wordt gewerkt. Als er verschillende aannemers moeten komen voor verschillende nutsbedrijven om een paar honderd meter aan te leggen, kost dat enorm veel en is dat helemaal niet efficiënt werken. Het idee van een gemeenschappelijke sleuf is nuttig, maar het is niet goed zoals het momenteel wordt toegepast. De aannemers hebben ook ontzettend veel problemen met de afrekeningen. Het duurt soms heel lang vooraleer men weet wat men mag factureren voor de toch wel kleine werken. De ervaring met de gemeenschappelijke sleuf is voor de aannemers niet zo denderend en het is zeker niet kostenbesparend. Dat is voor de overheid van belang. Als men dat echt wil doortrekken, moet er een goed debat worden gehouden hoe men dat het beste aanpakt.

Bij de verhuur van de weg is er nu een boete als men te laat is. Eventueel kan men overwegen om een bonus in te voeren als men eerder dan gepland klaar is. In deze is veiligheid en kwaliteit heel belangrijk. Een te grote druk op de uitvoeringstermijn zou ongewenste neveneffecten kunnen hebben.

De heer Jan Dhondt: Een groot probleem van de aannemers zijn de vergunningen, die soms te laat worden afgeleverd. Dat brengt de uitvoeringstermijnen onder druk. Een gebrekkige of laattijdige coördinatie heeft soms tot gevolg dat met een tussenperiode van veertien dagen de weg tweemaal wordt opengebroken.

De heer Jan Peumans: Het komt erop neer dat de overheid, dus de belastingbetaler, de rekening betaalt. In vergelijking met Nederland is de bewegwijzering in ons land vaak erbarmelijk. Dat is deels de verantwoordelijkheid van de overheid en deels van de aannemers. Hebben beide organisaties bepaalde scenario's voor een goede aanpak? Begeleidende maatregelen kosten immers geld. Ik wil het probleem zeker niet doorspelen aan de aannemers. Denken de sprekers aan een fonds voor de betaling van schadevergoedingen? Hoe moet dat fonds gespekt worden? Denken ze aan een constructie zoals bij het Onderzoekscentrum voor de Wegenbouw waarbij een bepaald percentage ingehouden wordt?

Mevrouw Hilde Masschelein: De aannemer die correct het contract uitvoert, moet niet opdraaien voor schade aan de handelaars.

De heer Jan Dhondt: Het is logisch dat de overheid en dus de belastingbetaler opdraait voor wegenbouw. Bereikbaarheid en goede verbindingen zijn nu eenmaal van openbaar nut. Er zijn al verschillende voorstellen, maar als beroepsorganisatie uiten we geen voorkeur. Allicht hangt een en ander af van de situatie. Als een grote weg met vele handelsvestigingen afgesloten wordt, is er meer baat bij een betere toegankelijkheid. In een straat met maar een paar winkels, is het misschien beter de straat volledig af te sluiten en de winkeliers te vergoeden voor een volledige sluiting. De maatschappelijke kosten van toegankelijkheidswerken wegen dan niet op tegen het voordeel van de handelaars. Dat moet per geval beoordeeld worden. Vandaar dat een fonds dat op basis van objectieve criteria moet bepalen.

De heer Jan Peumans: Het is niet realistisch te denken dat de winkels zullen sluiten. Alle handelaars zullen kost wat kost trachten hun winkels open te houden. Aannemers kunnen het best beoordelen hoe een werf toegankelijk kan gemaakt worden. Terecht zeggen de sprekers dat er maatregelen nodig zijn om de hinder te beperken en de toegankelijkheid te maximaliseren.

De heer Jan Dhondt: Vandaar mijn suggestie aan de overheid om een bijkomende post in het bestek te creëren. Aan de inschrijvende aannemers kan dan een lijst met toegankelijkheidsmaatregelen en de kostprijs ervan gevraagd worden. Dat vormt dan een onderdeel van de offerte en is dus onderhevig aan concurrentie.

Mevrouw Hilde Masschelein: Er zijn al projecten waarvoor dat gebeurt, maar er is een betere controle nodig. Bij aanleg van nutsvoorzieningen wordt bijvoorbeeld een brugje met leuning voor elke voordeur gevraagd, maar slechts een beperkt aantal aannemers doen dat ook en rekenen de juiste kostprijs in hun offerte. Daardoor zijn ze natuurlijk niet de goedkoopste. Als er geen budgetten zijn voor en controle op minder-hindermaatregelen, zal men altijd de goedkoopste aannemer kiezen en dat is niet altijd de beste keuze.

De heer Jan Peumans: Kortom de slordigheid neemt toe omdat aannemers aan steeds scherpere prijzen moeten leveren. De eerste besparingen betreffen dan vaak de toegankelijkheid.

De heer John Vrancken: We mogen niet alles in de schoenen schuiven van de aannemers, zij zijn gebonden aan de bestekomschrijvingen. Ze mogen daar niet van afwijken. Een mogelijke oplossing is een minder strak bestek waarin ondernemers de ruimte krijgen om goedkopere en betere maatregelen voor te stellen. Ook een schadevergoeding zou een post van het lastenboek kunnen zijn. Zonder uitbreiding van het bestek, blijven er problemen.

Mevrouw Annick de Ridder: Ik merk dat opeenvolgende werken op dezelfde weg vaak te maken hebben met werken door De Lijn. Is er een structureel overleg? In het voorstel van de heer Caluwé wordt niet gerept over termijnen voor het gemeentelijke attest of beroepsmogelijkheden daarvoor. Bestaat het gevaar dat de gemeente geen attest aflevert en de ondernemingen dan met bewijslast zitten? Zou een aanvraag niet binnen de maand beantwoord moeten worden of anders geacht worden positief te zijn?

De heer Jan Dhondt: Ik vermoed dat het wel mogelijk is om een soepele regeling in het voorstel in te voegen, maar ben niet echt vertrouwd met de gemeentelijke werking. Soms is het gelijktijdig uitvoeren van werken van De Lijn en andere aannemers perfect mogelijk. Een goede coördinatie tussen de opdrachtgevers zou veel problemen de wereld uit helpen.

Mevrouw Hilde Masschelein: Er wordt gewerkt aan een oplossing die Werven Opvolging Coördinatie zou heten. Het zou een soort internetsite zijn waarop opdrachtgevers werken kunnen aankondigen. Dergelijke initiatieven kampen altijd met financiële belemmeringen en met de vraag: wie zal dat betalen?

De voorzitter: Ik neem aan dat de sprekers niet willen kiezen tussen één van de drie mogelijkheden. Zij willen ze alle drie gerealiseerd zien. Tijdens de uiteenzetting heb ik gehoord dat er verschillende vormen van hinder bestaan. Het voorstel van decreet heeft het heel algemeen over de onderneming. Soms kan een tekst aanleiding geven tot averechtse effecten of misbruiken. Ik neem aan dat zulks niet in het voorstel van decreet omschreven moet worden, maar eerder in de uitvoeringsbesluiten. Moet voor nuancering gezorgd worden in de uitvoeringsbesluiten? Artikel 5 bepaalt wanneer een rentetoelage kan worden toegekend. De vierde extra voorwaarde zal eventueel worden bepaald door de Vlaamse Regering. Dat is een heel algemene formulering. Is dat iets dat daaronder geschoven moet worden?

Mevrouw Hilde Masschelein: Het is niet aan de aannemers om te omschrijven welke handelaars recht hebben op een rentetoelage. Daar zijn andere federaties voor. Het enige waar ik wil op wijzen is dit: in debatten heeft men soms de neiging om alles op één hoop te gooien. Zeker wanneer het over het openbreken van voetpaden gaat. Vooraleer de gemeenschap financiële tegemoetkomingen toekent, moet er op basis van duidelijke omschrijvingen voor gezorgd worden dat de juiste mensen een vergoeding krijgen.

De voorzitter: Dat wilde ik graag horen. Het voorstel van decreet legt geen minimumduur op. Bepalen wat verstoorde bereikbaarheid is, is ook werk voor de Vlaamse Regering. Een goede consultatie in een volgende ronde, is aan te bevelen. Omdat de middelen beperkt zijn, is het beter dat ze terechtkomen bij wie ze nodig heeft.

De heer Jan Peumans: Ik blijf een beetje op mijn honger. Noch de Bouwunie, noch de Vlaamse Confederatie Bouw geeft aan hoe de bereikbaarheid het beste gegarandeerd wordt.

Mevrouw Hilde Masschelein: Dat was toch het onderwerp niet van deze hoorzitting. Niemand heeft ons gevraagd maatregelen voor te stellen om de bereikbaarheid van handelszaken te garanderen.

De heer Jan Peumans: Dat vraag ik niet. Ik vraag of de instellingen die u vertegenwoordigt, die heeft.

Mevrouw Hilde Masschelein: Dat is geen probleem.

De voorzitter: Ik stel de heer Peumans voor dit thema aan te kaarten in de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie.

De heer Jan Peumans: Daar ga ik niet mee akkoord. Zorgen dat handelszaken bereikbaar blijven tijdens werken vind ik fundamenteel. Ik denk dat de aannemers ervaring genoeg hebben om de hinder tot een minimum te beperken. Ik heb er geen probleem mee dat de overheid die maatregelen betaalt.

3. De heer Jos Croux, minder-hindercoördinator in Limburg

A. Uiteenzetting

De heer Jos Croux: Ik was verantwoordelijke voor het project Ondernemen en Openbare Werken in Limburg. Ik kom een toelichting geven bij mijn ervaring als ondernemingsadviseur bij het uitvoeren van openbare werken. Ik neem de openbare werken op de gewestweg N2 te Kermt, de verbinding tussen Hasselt en Diest, als voorbeeld.

Een ondernemer die geconfronteerd wordt met openbare werken mag er zeker van zijn dat hij economische schade zal lijden. Zelfstandige ondernemers worden onvoldoende voorbereid. Ze voelen dat ze slecht of te laat worden geïnformeerd. Ze kunnen de gevolgen voor hun zaak heel moeilijk inschatten. Ze weten evenmin bij wie ze terechtkunnen voor hulp en advies.

Om al die redenen zijn wij gestart met een proefproject: een centraal informatie- en aanspreekpunt bemand door een ondernemingsadviseur Openbare Werken. Eerst was dat een ondernemingsadviseur, later een bereikbaarheidsmanager en nu een minder-hindercoördinator.

De Vlaamse Regering wenste de communicatie te verbeteren tussen de verschillende betrokkenen en de plaatselijke ondernemers. De ondernemingsadviseur zorgde ervoor dat plaatselijke ondernemers op tijd informatie kregen. Hij vervulde een brugfunctie tussen ondernemers, overheid en aannemer. Hij werd betrokken bij de verschillende fasen: vanaf het concept over de uitvoering tot de evaluatie.

De Unizo-afdeling in Kermt had al enige ervaring met openbare werken. De eerste fase was op dat ogenblik al voorbij. In een verslag van de plaatselijke Unizo-afdeling lezen we dat ze al meer dan een jaar geteisterd werden door openbare werken. De handelaars zaten met één vraag: wat kunnen we doen om problemen tijdens de tweede fase te verminderen of te vermijden? Het antwoord op die vraag was dat het bestek een belangrijk document is. Voorwaarden die niet zijn afgesproken in het bestek, kunnen later niet afgedwongen worden. Om de negatieve gevolgen te beperken, bevatte dit bestek een aantal nieuwe voorwaarden.

Handelszaken moeten bereikbaar zijn. De toegang tot de handelszaken, parkeerterreinen en garages moet zo snel mogelijk hersteld worden door steenslag te storten. Bij het leggen van nutsvoorzieningen moeten de voetpaden binnen de twee dagen heraangelegd worden of moeten brugjes gemaakt worden over de sleuven. Materiaal wordt ‘just in time’ geleverd. Rioleringsbuizen mogen niet langer dat twee dagen boven de grond blijven liggen. Ze worden bovendien buiten het zicht van de omwonenden opgeslagen. Machines mogen niet op de parkeerterreinen van handelszaken geplaatst worden. Er wordt gezorgd voor eenvormige bewegwijzering om aan te duiden dat de handelszaken nog bereikbaar zijn. Er worden 260 kalenderdagen en dus geen werkdagen uitgetrokken om de werken uit te voeren. De aannemer mag in twee shifts werken. Hij mocht ook tijdens het weekend en de bouwvakantie werken. Het bestek bevatte boeteclausules indien de deadline zou worden overschreden. Iedereen kan terecht op het secretariaat van de bouwplaats om de plannen in te zien. De ondernemingsadviseur mag de werfvergaderingen bijwonen.

Als we de werken zelf bekijken, blijkt dat samenwerken met de nutsmaatschappijen het moeilijkste is. Zij zijn immers niet gebonden aan een bestek

of contract. Hun opdracht is de werken uitvoeren vooraleer de aannemer met de eigenlijke werken start. Coördineren met nutsmaatschappijen is moeilijker. Zij zouden de bereikbaarheid ook in het oog moeten houden en afspraken maken over gemeenschappelijke sleuven. Zij moeten de ondernemers ook op tijd informeren over de aanvang van de werken. Ze moeten voetpaden snel herstellen. Sommige nutsmaatschappijen verdwijnen een week naar een andere bouwplaats. Deze periode bepaalt de houding van de handelaars over de openbare werken. Zij maken geen onderscheid tussen de werken uitgevoerd door de nutsmaatschappijen en de werken uitgevoerd door de aannemer.

Over de aannemer in Kermt kan ik niets dan goeds zeggen. De werken zijn prima verlopen. Timing en organisatie waren uitstekend. Het voordeel was dat werken werden uitgevoerd op een traject van twee kilometer. De bewoners zagen de werken duidelijk vooruitgaan. Ze werden tijdig geïnformeerd. De buurt bleef te voet bereikbaar. Er werd zelfs doorgewerkt tijdens de vakantie en bij zuiderse temperaturen. De arbeiders kregen geregeld iets te drinken van de omwonenden of de handelaars. Of een stuk vlaai. De verstandhouding was goed. Er hing een goede sfeer.

Over de hele lengte van het traject waren meer dan honderd ondernemers, handelaars en vrije beroepen gevestigd. Een goede communicatie was belangrijk. Er werden informatievergaderingen georganiseerd. Er werden nieuwsbrieven verstuurd. Men kon formulieren invullen om informatie en begeleiding te krijgen of om klachten in te dienen. De inwoners werden voor de werken en voor de betonwerken geïnformeerd. Dat laatste is cruciaal want tijdens de betonwerken zijn de bewoners volledig afgesloten. De aannemer stopte briefjes in de bussen.

Ondernemers moeten voortdurend informatie krijgen over de planning van de werken. Vooral tijdens de periodes dat hun zaak moeilijk bereikbaar zal zijn. Dergelijke informatie moet correct zijn. Wat men moet doen, is proberen problemen te voorkomen. Daarom zijn we na een paar maanden gestopt met alleen maar briefjes verspreiden. In plaats daarvan zijn we de mensen gaan bezoeken. Ondernemers werden vooraf ingelicht wanneer hun zaak onbereikbaar zou zijn. Op die manier konden zij hun klanten en leveranciers verwittigen. Sommige ondernemers zochten daar een oplossing voor. Enkele ondernemers zijn verhuisd. Anderen plaatsten containers. Nog anderen namen vakantie tijdens de betonwerken.

De ondernemingsadviseur vervulde zijn brugfunctie tijdens de wekelijkse werfvergadering. Hij kreeg wekelijks informatie over de timing van de werken. Men besprak er alle onopgeloste problemen en klachten. Er werden ook afspraken gemaakt over wie allemaal verwittigd diende te worden. De ondernemingsadviseur zorgde er met zijn aanwezigheid voor dat alle partijen aandacht hadden voor de problemen van de ondernemers. Na verloop van tijd probeerde men problemen te voorkomen in plaats van op te lossen.

We werkten met drie bewegwijzeringsystemen. Er was een grote omleiding op de autostrade langs Lummen naar Diest. Er was een kleinere lokale omleiding voor iedereen die richting Kermt reed maar de handelszaken niet wou bereiken. Er was een plaatselijke omleiding om de plaatselijke handelszaken te bereiken. Bewegwijzering is maatwerk. Daar bestaat geen algemene regel voor. Voor de buurtbewoners was de bewegwijzering duidelijk. Aan de oprit van de autosnelweg ligt echter een commercieel centrum met een regionale functie. Daar hebben zich wel enkele problemen voorgedaan. Wie uit Tessenderlo naar de Carrefour kwam, kent Kermt niet goed genoeg om er te geraken.

Maar er zijn nog problemen. ’s Avonds waren de kleuren van de wegwijzers moeilijk te onderscheiden. De borden waren niet altijd goed leesbaar. Er waren slechts een twintigtal bruggetjes, maar elke handelaar wilde er een voor de deur van zijn zaak. Het parkeerterrein werd bezet door het personeel van de aannemers. Het tijdschema was onduidelijk op het vlak van startdatum en duur, wat extra lastig was voor handelaars die bestellingen voor modegevoelige waren moesten plaatsen. Over de nutsmaatschappijen kregen wij dezelfde klachten binnen. Zij informeerden ook altijd te laat. De gemeenschappelijke bewegwijzering werd te laat besteld.

De economische schade werd becijferd door studenten van de universiteit Hasselt in het kader van een licentiaatsverhandeling. Zij kwamen uit op een gemiddeld omzetverlies van 32 procent, al zijn de cijfers op zich uiteenlopend naargelang het soort

winkel, de omvang van de winkel, het bereik en de mate van bereikbaarheid. De opsplitsing volgens deze criteria is eveneens beschikbaar. Ook in deze studie kwam men uit op een termijn van acht maanden voor het herstel van de oude omzet.

Het proefproject heeft een zeer groot voordeel opgeleverd. Naast de tijdige en juiste informatie, de bereidheid om rekening te houden met de ondernemer, de betere communicatie en het voorkomen van problemen, was het grootste winstpunt dat de werken sneller verliepen. Terwijl de eerste fase van de werken in Kermt 15 maanden duurde voor circa 1 kilometer, duurde de tweede slechts 7,5 maanden voor 2 kilometer.

B. Vragen en opmerkingen van de leden van de commissie

De heer Jan Peumans: Hartelijk dank, maar wat heeft dit project aan de gemeenschap gekost? Blijft het eenmalig of komt er een vervolg? Kan het veralgemeend worden? Wie moet dat dan betalen?

De heer John Vrancken: De overheid heeft de opdracht de bereikbaarheid te garanderen. Men moet immers rekening houden met het feit dat vaak aannemers die onbekend zijn met de lokale problematiek op dat vlak, inschrijven op openbare aanbestedingen.

De heer Koen Van den Heuvel: Het geval Kermt vormt een goed voorbeeld. Er werd immers preventief gewerkt, terwijl de voorliggende voorstellen veeleer curatief zijn. Wie financierde het, de gemeente, de handelaars of Unizo?

Mevrouw Annick De Ridder: Het onderdeel preventie is inderdaad belangrijk. Hoe moet de informatieplicht geregeld worden? Is het aangewezen om die als aparte post in bestekken op te nemen?

De heer Thieu Boutsen: De strijd tegen de overlast vereist een planmatige benadering. Hoe kan men dat pro-actief aanpakken?

De heer Jos Croux: De verschillende proefprojecten, die waren vastgelegd in een contract met AWV, kostten 65 euro per uur. In totaal vergden de projecten ongeveer 1500 uren, verspreid over anderhalf jaar. Het ging dus niet om een voltijdse opdracht.

De heer Jan Peumans: Bestaat er een oorzakelijk verband tussen de aanpak en de versnelde uitvoering? In welke mate werd de kostprijs van de werken erdoor verhoogd?

De heer Jos Croux: De kostprijs van de werken was iets hoger, omdat men over de ganse lijn met verschillende ploegen werkte. Er werd ook in weekends en tijdens de vakanties doorgewerkt. Dat moet natuurlijk betaald worden. Maar het verschil was niet zo groot.

4. De heer Olivier Charon, VEV-VOKA en mevrouw Anne-Mie Ooghe, Belgische Vereniging van Banken

A. Uiteenzettingen

De heer Olivier Charon: Naast adviseur voor VEV-VOKA rond het mobiliteitsdossier ben ik ook bereikbaarheidsmanager in het kader van de werken aan de Antwerpse Ring.

Infrastructuurwerken zijn nodig om de ‘missing links’ te realiseren en om het onderhoud te verzekeren. De hele polemiek mag er niet toe leiden dat er nog minder openbare werken zouden uitgevoerd worden.

Ik wil erop wijzen dat openbare werken niet enkel hinder veroorzaken voor de handelaars, maar voor alle bedrijven, ook micro-ondernemingen, KMO’s, middelgrote en grote bedrijven. Ik heb de indruk dat er een wildgroei is aan initiatieven. De noodzaak aan een coherente minder-hinderaanpak dringt zich op.

Wij zijn geen tegenstander van het voorstel van decreet, maar het initiatief is te geïsoleerd: het zou moeten ingebed worden in een ruimer minderhinderbeleid, waarbij het pro-actieve aspect het allerbelangrijkst is. Zowel een rentetoelage als het voorstel van de heer Dedecker is curatief, en komt slechts op de tweede plaats.

Wij hebben de indruk dat men het in het voorstel van decreet nog niet eens is over de doelgroep. Uiteraard beperkt verstoorde bereikbaarheid zich niet tot hinder aan de deur: ook bedrijven in zijstraten kunnen heel wat schade lijden. Anderzijds is het noodzakelijk dat de tegemoetkoming zich beperkt tot die bedrijven die bewezen schade leden.

Een pro-actieve aanpak kan op verschillende domeinen. Een minder-hinderbeleid kan zich op de eerste plaats op het verkeerstechnische aspect focussen. Er is nood aan een minder-hinderplatform. In het regeerakkoord werd daartoe een aanzet gegeven met het voorstel voor provinciale minder-hindercoördinatiepunten, maar ik denk dat daarboven een centrale aansturing moet zijn, zodat ervaringen en gegevens kunnen gedeeld worden en het beleid uniform is. Bovendien moet er dringend een coördinatie van openbare werken komen. Bij AWV is er een initiatief om een globale databank te maken, om te vermijden dat werken op verschillende niveaus (gemeente, Vlaamse overheid) elkaar opvolgen of samenvallen.

Ook het werftechnische aspect is belangrijk. Een werf kan soms beter georganiseerd worden door eenvoudige ingrepen.

In het pro-actieve beleid is de begeleiding van ondernemingen cruciaal. De piste van de coördinatie- of de bereikbaarheidsmanager moet zeker verder doorgetrokken worden. De ondernemingen zelf mogen geen negatieve boodschappen uitzenden. Promotieacties als laatavondopeningen, straatanimatie, bereikbaarheidskaartjes en dergelijke kunnen het negatieve imago doorbreken. Daarnaast kunnen maatregelen genomen worden om de bevoorrading te verzekeren (bijvoorbeeld nachtleveringen) en kan de bereikbaarheid verhoogd worden door flexibele arbeidstijden of abonnementen voor het openbaar vervoer voor de werknemers, waardoor de parkeerplaatsen ter beschikking van de klanten blijven.

Curatieve maatregelen moeten volgens VOKA uitzondering blijven. Rentetoelagen verdienen de voorkeur. Ook het voorstel voor waarborgfondsen van minister Moerman keuren wij goed. Maar het voorstel van de heer Dedecker vinden wij minder gunstig: volgens ons is dat bijna een stimulans om de onderneming tijdelijk te sluiten, en dat is gevaarlijk.

Wij zijn voorstander van strikte criteria om het uitzonderlijke karakter te bewaken: het abnormaal omzetverlies moet voldoende groot zijn, en het oorzakelijke verband met de werken moet bewezen zijn.

Een minder-hinderplatform moet drie functies hebben: een kenniscentrum waarin de knowhow van verschillende plaatsen samengebracht wordt, een coördinatiecentrum voor de werken in Vlaanderen op de verschillende niveaus, en een budgetbeheerder om pro-actieve maatregelen en zo nodig curatieve maatregelen te ondersteunen.

Het is belangrijk dat een eventueel fonds of budget ook door minder-hinder zou gecoördineerd worden. Daardoor zou het beleid zo veel mogelijk pro-actief gericht zijn.

Wat het voorstel van de heer Dedecker betreft, zou er zeker budgettaire bewaking vanuit Vlaanderen moeten zijn: uit een federaal fonds zal men anders veel te gemakkelijk Vlaams geld uitgeven.

Er is noodzaak aan één aanspreekpunt, bijvoorbeeld een minder-hinderplatform. De handelaar moet weten waar hij terecht kan om de beste maatregel te kunnen ontwikkelen. In die zin hebben wij ook een voorkeur voor één Vlaamse wettelijke regeling, waarin de drie mogelijkheden voorzien zijn.

Mevrouw Anne-Mie Ooghe: Omdat we pas enkele dagen geleden voor deze hoorzitting uitgenodigd werden, kan ik nog geen definitief standpunt innemen: wij hebben onze leden nog niet voldoende kunnen consulteren.

Onze houding tegenover dit voorstel van decreet is in principe positief, omdat we het belang inzien van de financiële gezondheid van het belangrijke KMO-segment. Toch willen we, vanuit een constructieve houding, een aantal kanttekeningen maken.

Het financiële verlies van ondernemingen door toedoen van wegenwerken is een reëel probleem. Daardoor worden de ondernemingen vaak gedwongen overbruggingskredieten aan te gaan. De financieringskost van die kredieten vormt daarbij een extra belasting. Het is erg positief dat de overheid een deel van die last op zich zou willen nemen.

Dat de Vlaamse overheid een deel van die financieringskost op zich neemt, kan dus in principe alleen maar worden toegejuicht. Een rentetoe-

lage van maximaal 80 procent van de totale rentekosten en 4 procent van het geleende bedrag is in het huidige renteklimaat een substantiële tussenkomst. Rentetoelagen zijn anderzijds wel een belastbaar inkomen, waardoor een deel van het voordeel voor de KMO wordt afgeroomd. Mogelijk ontstaat via de fiscaliteit een transfer van middelen van het gewest naar de federale overheid.

Een rentetoelage is ook een relatief dure maatregel. Gelet op de budgettaire krapte moet de overheid nagaan of de voorgestelde maatregel wel de meest efficiënte is om het probleem aan te pakken. Is dat uit onderzoek gebleken?

De huidige waarborgregel voor investeringskredieten voor KMO's wordt binnenkort vervangen door een meer efficiënte en gemoderniseerde waarborgregeling. Het Vlaamse Gewest draagt 75 procent van het risico dat verbonden is aan het krediet, de bank 25 procent. Die regeling komt tegemoet aan een reële behoefte van de KMO's. Tal van KMO's kampen immers met een relatief zwak eigen vermogen en een gebrek aan zekerheden, wat belangrijke obstakels kunnen zijn voor het bekomen van krediet. Een adequate waarborgregeling kan die obstakels uitvlakken. Met die waarborgregeling kunnen echter enkel waarborgen worden bekomen voor investeringskredieten en daarvoor moeten dan nog premies worden betaald. Ook de toekomstige waarborgregeling is dus nog zeker niet op maat gesneden van zelfstandigen en ondernemingen die in liquiditeitsnood verkeren als gevolg van wegenwerken.

Daarom wordt nu voorzien in een aangepaste waarborgregeling voor dat probleem. De KMO's die hinder ondervinden van wegenwerken zouden niet alleen een waarborg kunnen aanvragen voor investeringskredieten maar ook voor de financiering van de wedersamenstelling van bedrijfskapitaal. Er zouden bovendien geen premies moeten worden betaald. Waar het voorliggende voorstel van decreet de financieringskost verlaagt voor de KMO die hinder ondervindt van wegenwerken, zou met een aangepaste waarborgregeling de toegang tot het krediet voor KMO's kunnen worden vergemakkelijkt. Een kredietinstelling zal inderdaad niet geneigd zijn krediet te verstrekken aan KMO's of zelfstandigen die problemen ondervinden als gevolg van wegenwerken. Een waarborg van het Vlaamse Gewest zou een oplossing kunnen bieden, omdat ze en deel van het risico voor de bank wegneemt.

Een waarborgregeling is in principe ook minder duur dan een rentetoelage. Een rentetoelage impliceert altijd een effectieve uitgave van het Vlaamse Gewest, een waarborg moet enkel worden uitbetaald als de KMO het krediet niet meer kan terugbetalen. Gezien het bij rentetoelagen om effectieve geldstromen gaat, zijn de procedures en de controles doorgaans zwaarder.

Dat neemt niet weg dat beide maatregelen complementair kunnen zijn. We stellen de vraag of voor een en hetzelfde krediet op beide maatregelen een beroep kan worden gedaan. Als dat zo is, is het aangewezen dat beide aanvragen kunnen worden ingediend bij dezelfde instantie, om de administratieve lasten te beperken. Het samenbrengen van de verschillende instrumenten ter bevordering van de KMO-financiering in één enkele instelling, de Participatiemaatschappij Vlaanderen, was in dit opzicht een zeer positief initiatief. Het kan de coherentie van de verschillende maatregelen bevorderen.

We moeten ook proberen te vermijden dat een te versnipperd arsenaal van maatregelen in het leven wordt geroepen. Tegenover elke maatregel moeten voldoende financiële middelen staan. De banken moeten immers voor elke maatregel bepaalde procedures opzetten en hun personeel opleiden. Als tegenover elk van die maatregelen slechts een zeer beperkt budget aan middelen staat, kan het op het niveau van de individuele instellingen slechts om een beperkt aantal dossiers gaan. Moet er niet eerder gekozen worden voor bepaalde algemene dan wel voor een resem bijzondere maatregelen?

In elk geval moeten de formaliteiten zoveel mogelijk worden beperkt. Een te zware administratieve last, zowel voor de KMO als voor de bank, zou immers al een deel van de rentetoelage teniet kunnen doen.

De banken willen ook dat het systeem van rentetoelagen voldoende rechtszekerheid biedt. Geen enkele aansprakelijkheid mag bij de banken worden gelegd voor de juistheid van attesten die moeten worden afgeleverd of verklaringen die moeten worden afgelegd om de hinder door wegenwerken aan te tonen. Ook mag het systeem van rentetoe-

lagen de autonome kredietbeslissing door de bank niet in de weg staan.

B. Vragen en opmerkingen van de leden van de commissie

De heer Ludwig Caluwé: De heer Charon stelt terecht dat er in de eerste plaats pro-actief moet gewerkt worden. Door informatie en de manier waarop de werken worden georganiseerd, moet men op de eerste plaats vermijden dat er hinder en schade ontstaat. Daarom pleit ik nog altijd voor het meest verregaande wetsvoorstel, dat ik destijds in de Senaat heb ingediend, dat bepaalt dat de schade vergoed wordt door de opdrachtgever van de werken, bijvoorbeeld de gemeenten, het Vlaamse Gewest of de NMBS. Helaas kan ik daarvoor geen meerderheid vinden.

Maar zelfs dan kan men niet vermijden dat er in een aantal gevallen (extreme) schade ontstaat. Daarom blijven een aantal curatieve maatregelen nodig, die complementair zijn. Een aantal zaken moeten helaas dicht, en daarvoor is het voorstel van senator Dedecker een goede formule. Voor andere en vaak grote handelszaken, waar het eerder gaat om omzetverlies, kan de financiële last verzacht worden; daar zijn de waarborgregeling en het systeem van rentetoelagen complementair. Het juiste toepassingsgebeid moet in een uitvoeringsbesluit bepaald worden. Ons voorstel bepaalt wel dat een aanvraag pas kan worden ingediend na een maand van verstoorde bereikbaarheid. De financiële middelen van het gewest zijn tenslotte beperkt.

De heer Charon pleit ervoor de rentetoelage pas toe te kennen bij een omzetverlies van minstens 25 procent. Het probleem is dat men dan pas een aanvraag kan doen als het omzetverlies al is vastgesteld. Op dat ogenblik zit een onderneming vaak al diep in de financiële problemen. Kan men geen ander criterium dan omzetverlies hanteren?

In het voorstel van decreet wordt aan het gemeentebestuur gevraagd een attest over de verstoorde bereikbaarheid af te leveren. In het voorstel met betrekking tot de waarborgregeling wordt aan de financiële instellingen gevraagd om na te gaan of de bereikbaarheid van de onderneming die de aanvraag doet, effectief verstoord is. Acht mevrouw Ooghe dat laatste mogelijk?

Mevrouw Annick De Ridder: Er is een groot verschil tussen een attest dat door een gemeentebestuur wordt afgeleverd en de verantwoordelijkheid die bij de kredietverstrekker of de bank wordt gelegd. Dat vraagt extra inspanningen van de bank, maar het is uiteindelijk de bank die zal kunnen nagaan in hoeverre bijvoorbeeld de vraag tot faillissement of tot gerechtelijk akkoord in het verleden is gegaan. In die zin is het begrijpelijk dat die verantwoordelijkheid bij de bank wordt gelegd. Kan u daaraan voldoen of zijn er problemen, bijvoorbeeld op het vlak van het personeel? Er is een groot verschil tussen beide voorstellen. Er zijn ook op andere vlakken grote verschillen tussen de voorstellen. Het is de bedoeling dat de diverse voorstellen complementair zijn en het is zinvol om de voorwaarden op elkaar af te stemmen. Hanteert men bijvoorbeeld voor een KMO de Belgische dan wel de Europese definitie? Voor de ondernemingen en de zelfstandigen is het van het grootste belang dat er daarover duidelijkheid bestaat zodat ze weten aan welke voorwaarden ze moeten voldoen en wat de verschillen zijn tussen de voorstellen. Ik pleit ervoor dat er een overleg komt om de voorwaarden op elkaar af te stemmen.

De heer Thieu Boutsen: Ik geraak steeds meer overtuigd van de uitspraak van de heer Jean-Marie Dedecker dat we ons ervoor moeten hoeden om pleisters te plakken op houten benen. Er gebeuren studies naar de verliezen van de ondernemer, bijvoorbeeld een gemiddeld omzetverlies van 32 procent gedurende acht maanden. Ik treed het idee van de heer Ludwig Caluwé bij om een studie te maken van het verlies aan inkomen; omzetverlies is direct nog geen inkomensverlies. Op basis van het omzetverlies kan men een raming maken van de totale kostprijs die de handelaar moet ontberen. In een financieel plan kan men dit verlies mee in de kostprijs opnemen zodanig dat men via de gemeenschap een solidariteitsmechanisme opzet waardoor de handelaar wezenlijk wordt ondersteund.

De heer Jan Peumans: Ik juich het idee van een minder-hinderplatform toe. Hoe gaat het fonds worden gefinancierd? Als men een aantal proactieve maatregelen wil ondersteunen, zal de belastingbetaler daarvoor moeten betalen. Al de rest is 'wishful thinking'.

De heer Charon spreekt over budgettaire bewaking vanuit Vlaanderen. Redeneert hij dan vanuit de gewestwegen of vanuit de gewest- en gemeentewegen? Ook op gemeentewegen worden werken uitgevoerd die een invloed hebben op de handelaars.

Kan de banksector zeggen wat we het best op papier zetten? De mensen uit die sector hebben meer ervaring met KMO's en dergelijke. Er zijn drie voorstellen en het is de vraag waar de goede en de slechte zaken staan.

De heer Olivier Charon: Ik zit op dezelfde golflengte als de heer Ludwig Caluwé. Mijn boodschap is dat men niet verder staat met de wetsvoorstellen als er geen minder-hinderbeleid wordt gevoerd. Men moet daarvan ook werk maken. Men moet zich geen illusies maken. Op termijn zal de opdrachtgever, het Vlaamse Gewest of het gemeentebestuur, de kost moeten dragen. De maatschappelijke druk wordt groter en men dient de nodige middelen vrij te maken om ervoor te zorgen dat een werf zo weinig mogelijk hinder veroorzaakt. Ik pleit ervoor dat men ook de ondernemingswereld moet responsabiliseren. Als er budgetten worden vrijgemaakt door de opdrachtgever, moet men van de ondernemer, handelaar of grote onderneming vragen dat men zelf ook initiatieven neemt en zich voorbereidt.

Verder zou er het best een fonds Vlaams Gewest-gemeentebesturen worden georganiseerd. Men kan bijvoorbeeld pleiten dat een bepaald percentage van alle infrastructuurwerken in Vlaanderen lineair naar het fonds gaat. Het fonds heeft twee taken: proactief ondersteunen en reactief tussenkomen door middel van rentesubsidies. Het is ook beheerder en dient aan de parlementsleden jaarlijks een afrekening te geven van het minder-hinderbeleid. Dat is een vrij denkspoor, dat moet worden berekend. Op het vlak van minder hinder kan men al met weinig budgetten veel realiseren. Er zijn niet altijd gigantisch veel middelen voor nodig. Kleine ingrepen kunnen soms al veel doen. Als men een instelling responsabiliseert, staat men al een hele stap verder.

Mevrouw Anne-Mie Ooghe: Ik ben het eens met de heer Caluwé dat, als men de omzetdaling moet vaststellen, men te laat komt met het krediet. Dat is een probleem. De banken spreken er zich niet over uit hoe men dat moet vaststellen. Ze willen geen verantwoordelijkheid dragen over verklaringen die door KMO's worden afgelegd of ze effectief hinder hebben ondervonden. De banken willen daarover zelf ook geen verklaringen afleggen omdat ze geen verantwoordelijkheid willen dragen voor bijvoorbeeld het niet toekennen van rentetoelagen achteraf omdat iets niet juist blijkt te zijn. Als het een verklaring van de bank moet zijn, is het systeem niet rechtszeker. Dat willen de banken tot elke prijs vermijden.

Wat betreft de afstemming tussen de verschillende regelingen wens ik me niet uit te spreken over het voorstel van senator Dedecker. Omdat het voorstel niets te maken heeft met kredieten, staat de banksector daar buiten. Aangezien een en hetzelfde krediet in principe zowel voor de rentetoelage als voor de waarborg in aanmerking kan komen, zouden het best alle definities in de twee regelingen op elkaar worden afgestemd en dient de aanvraag aan een en dezelfde instantie te worden gedaan, zodanig dat men maar één keer te maken heeft met de administratieve rompslomp.

De heer Ludwig Caluwé: Men kan bijvoorbeeld veronderstellen dat er omzetverlies zal zijn en de lening aangaan. Als achteraf blijkt dat er geen omzetverlies is, is er geen rentetoelage, maar de procedure is wel gestart. Voor de waarborg is dat moeilijker.

De heer Olivier Charon: Daarom is het goed om meerdere regelingen te hebben waarbij naargelang de situatie de beste regeling kan worden toegepast, voorzover er een goede begeleiding is van de handelaar of de ondernemer.

Mevrouw Annick De Ridder: De bank wenst zich niet uit te spreken over het al dan niet aanwezig zijn van de voorwaarde om te kunnen spreken over hinder enzovoort. In het voorstel van het Waarborgfonds zitten objectieve toetsstenen. Zijn er openbare werken bezig? Dat is objectief vast te stellen door de gemeente. Aan de banken wordt gevraagd of er een omzetdaling van 30 procent is en of er geen sprake is van een faillissement of een gerechtelijk akkoord. Kan men ermee akkoord gaan om die zaken uit te voeren? Of wenst de bank daarin niet tussen te komen?

Mevrouw Anne-Mie Ooghe: Het is een andere zaak als er cijfergegevens worden gevraagd. De vraag is of de bank moet bewijzen dat er omzetverlies of

hinder is. Is dat niet eerder de taak van de KMO? De banken willen nooit verantwoordelijk zijn voor een verklaring die een KMO heeft afgelegd en die achteraf onjuist blijkt te zijn, waardoor de rentetoelage niet wordt toegekend.

De heer Jul Van Aperen: De banksector toetst of uit de gegevens die door officiële instanties zijn gegeven, blijkt dat er sprake is van omzetverlies of inkomensverlies en of het aan de hand daarvan verantwoord is om een rentesubsidie aangevraagd te hebben. Daarover gaat het en niet over het feit dat de bank de verantwoordelijkheid moet nemen om de juistheid van de gegevens te controleren. Dat is de verantwoordelijkheid van de KMO zelf.

De vraag die ik wil stellen, is zeker niet typisch liberaal. Ik wil eigenlijk een stok in het hoenderhok gooien. Als we spreken van planschade, moeten we het dan niet ook eens hebben over planbaten? Het klopt dat we instrumenten moeten ontwikkelen om mensen te vergoeden die schade lijden ten gevolge van werken. Soms halen bedrijven echter ook voordeel uit de werken die door een gemeentebestuur worden uitgevoerd met algemene middelen. Denken we maar aan de aanleg van een grote parking, die kan leiden tot een omzetstijging bij alle omliggende bedrijven. Kan er in een dergelijk geval geen tussenkomst worden verwacht van die ondernemingen? Er zullen zeker fracties zijn die deze vraag opwerpen.

5. Mevrouw Griet Pitteljon, VVSG

Mevrouw Griet Pitteljon: Er liggen een aantal waardevolle voorstellen voor die voorzien in een tegemoetkoming in het kader van de problematiek van 'minder hinder'. De lokale besturen zijn hiermee sterk bezig. Bedrijfsvriendelijkheid is voor hen een belangrijke bekommernis. Daarom is de VVSG het hier voorliggende voorstel van decreet sterk genegen. We opteren echter voor een geïntegreerde aanpak waarbij de verschillende voorstellen op elkaar worden afgestemd.

Een sterkere nadruk op een preventieve aanpak lijkt ons eveneens belangrijk. Samen met VOKA hebben we een enquête Bedrijfsvriendelijke Gemeente gedaan waarbij we ook deze problematiek mee opgenomen hebben. We gaan na wat volgens de ondernemingen de belangrijkste problemen zijn. De helft van de ondernemingen geeft aan dat ze in een periode van vijf jaar met werken geconfronteerd werden. De problematiek is dus vrij reëel. Vooral communicatie, bewegwijzering en timing zijn voor de ondernemers essentieel. De exacte cijfers zijn terug te vinden in onze tekst. Ondernemingen hechten ook veel belang aan het preventieve aspect. Samen met VOKA en Unizo gaan we na hoe we op dit vlak stappen vooruit kunnen zetten. Er zijn ook al concrete realisaties. Er is een code voor infrastructuur- en nutswerken langs gemeentewegen. Uiteraard zijn de gemeenten vrij om die code te hanteren of niet. Er zijn trouwens nogal wat onvolmaaktheden in die code. Daarom werken VVSG, VOKA en Unizo samen aan een voorstel om in die code een aantal clausules op te nemen die kunnen meegenomen worden in bestekken, zodat de preventieve aanpak door iedereen gehonoreerd wordt. In de huidige wets- en decreetsvoorstellen missen we dit nog.

We vragen ook aandacht voor het budgettaire aspect. Er moet voldoende budgettaire ruimte zijn om infrastructuurwerken uit te voeren. De lokale besturen zijn hier een van de belangrijkste opdrachtgevers. We hebben met andere partners constructief gezocht naar oplossingen voor de financiering van het voorstel van de heer Dedecker. Er moet echter ook een link worden gelegd met de responsabilisering. Men zou dus kunnen denken aan een opcentiem op de boetes. Bij de goedkeuring van het voorstel in de commissie, werd jammer genoeg alles verschoven in de richting van de opdrachtgever. Het is een bedrag dat nu getaxeerd wordt op de factuur.

Een belangrijk element in het voorstel van decreet dat vandaag voorligt, is de attestering. Naar aanleiding van het wetsvoorstel van de heer Dedecker hebben wij gesteld dat de gemeenten moeten zorgen voor voldoende rechtszekerheid voor de ondernemingen. We moeten proberen om een goede attestatie te realiseren die vlot bij de ondernemers raakt, zonder een moeilijke papierberg en die kan gebruikt worden voor de diverse voorstellen die nu circuleren. Het is de bedoeling om te werken met een enkel attest dat zowel met federale als met Vlaamse criteria rekening houdt. Bijkomende taken leiden tot een meerkost voor de gemeenten. Als men werkt met een enkel attest, is die meerkost veel minder groot en is er ook meer rechtszekerheid voor de ondernemers. In het kader van de administratieve vereenvoudiging kan men denken aan een automatische aflevering van de attesten aan de ondernemers. In een der-

gelijke formule is het belangrijk dat alle opdrachtgevers de gemeenten tijdig verwittigen zodat die het attest tijdig en ordentelijk kunnen afleveren aan de betrokken ondernemers. Dat moet worden uitgewerkt in de uitvoeringsbesluiten. Het attest moet worden afgeleverd door de gemeente op wiens grondgebied de werken plaatsvinden zodat het hanteerbaar blijft voor de betrokken ambtenaren.

Er zijn nog geen uitspraken gevallen over de financiering. Dit aspect moet volgens ons zo snel mogelijk worden uitgeklaard. Er moet voldoende budgettaire ruimte blijven voor de infrastructuurwerken. De maatschappelijke middelen moeten effectief en efficiënt worden ingezet. Daarom pleiten we voor een differentiatie bij de financiering, bijvoorbeeld in functie van de duurtijd van de werken. De voorstellen zouden in die richting moeten worden bijgestuurd.

De verslaggever, *De voorzitter,*

Koen VAN DEN HEUVEL

Trees MERCKX-VAN GOEY