

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



Zitting 2002-2003

6 februari 2003

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**– van de heren Paul Van Malderen, Jos De Meyer, Koen Helsen, Robert Voorhamme,
Johan Malcorps en Jos Bex –**

betreffende een code voor de beperking van de hinder bij openbare werken

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel van resolutie betreft een gewestaangelegenheid, namelijk werkzaamheden uitgevoerd op openbaar domein.

Het is voor iedereen duidelijk dat er de komende 10 jaar enorm veel geïnvesteerd zal moeten worden om het Vlaamse wegennet om te vormen tot een verkeersveilige en voor alle weggebruikers comfortabele infrastructuur. Het gaat zowel om doorgedreven onderhoudswerken, inclusief een broodnodige inhaaloperatie¹, als om infrastructuurwerken zoals de heraanleg van doortochten, het wegwerken van zwarte punten, de aanleg van fietspaden, van rotondes, van vrije tram- en busbanen, alsook om grote werken in het kader van het wegwerken van de zogenaamde "missing links", zowel voor het wegverkeer als voor het openbaar vervoer en de scheepvaart. En dan hebben we het nog niet gehad over de wegen die opengebrouwen worden voor rioleringswerken en voor de leidingen en kabels van de nutsbedrijven.

Verkeersveiligheid moet vanuit de optie "nulslachtofferbeleid"² het uitgangspunt zijn bij het ontwerpen van de plannen terzake. Infrastructuurwerken kunnen hiertoe een substantiële bijdrage leveren, die niet geminimaliseerd mag worden. De beveiliging van de wegeninfrastructuur heeft een duurzaam karakter : een weg die vandaag veilig heraanlegd is, heeft niet alleen vandaag een positief effect, maar ook in de komende jaren (in tegenstelling tot de permanente opdracht om de verkeerswetgeving te handhaven). Wetenschappelijk onderzoek in Nederland heeft aangetoond dat de grootste vooruitgang inzake verkeersveiligheid bereikt zal worden door een verdere aanpassing van de infrastructuur, zoals blijkt uit onderstaande tabel³ :

	Resultaten "duurzaam- veilig"-pro- gramma in 2010 t.o.v. 1998	"duurzaam- veilig"- programma na 2010 t.o.v. 1998
Daling aantal do- den en zwaargewon- den (doelstelling)	4.878 (-25 %)	8.545 (- 43 %)
Aandeel heraanleg van de wegen in de daling van aantal doden en zwaargewonden	2.567 (51,5 %)	5.936 (70,2 %)
Aandeel gedrags- beïnvloeding in de daling	1.152 (23,4 %)	1.212 (14,3 %)
Aandeel voertuig- beveiliging in de daling	697 (14,3 %)	874 (10,3 %)
Aandeel telematica in de daling	462 (9,9 %)	442 (5,2 %)

Op grond van deze prognose in Nederland, hoeft niet noodzakelijk de conclusie te volgen dat deze cijfers ook helemaal opgaan voor ons land. Een ruwe schatting leert dat er voor de gewestwegen tegen 2010 zo'n 2 miljard euro⁴ geïnvesteerd zal moeten worden in openbare werken (exclusief "missing links").

Nu reeds wordt er hier en daar geklaagd dat er te veel wegenbouwwerken zijn. Soms terecht, bijvoorbeeld wanneer er op verschillende plaatsen tegelijk gewerkt wordt in een klein gebied, waardoor er nauwelijks alternatieven overblijven. Soms is het helaas ook een uiting van een vorm van het beruchte NIMBY-syndroom, waarbij men wel een veilige en mooie weginfrastructuur wenst, maar geen werkzaamheden voor de eigen deur. Desalniettemin is het duidelijk dat wegenbouwwerken voor heel wat overlast, hinder en helaas ook (verkeers)onveiligheid zorgen.

Ondanks die klachten, moeten we nu al duidelijk maken dat het aantal wegenbouwwerken de ko-

¹ Cfr. Rapport Helleven inzake de toestand van de wegen.

² Nulslachtofferbeleid is de beleidsoptie om alles in het werk te stellen om het aantal verkeersslachtoffers tot nul terug te brengen.

³ Bewerking van de gegevens uit de studie van ingenieur J.B. Schoon van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) over het Concept Verkeersveiligheidsplan 1998-2010 ("Duurzaam-veilig") in Nederland.

⁴ Voor fietspaden is er behoefte aan minimaal 350 miljoen euro, voor de realisatie van doortochten 700 miljoen euro, voor het wegwerken van de zwarte punten in een minimaal scenario 500 miljoen euro. Daarbij komen dan nog het wegwerken van de achterstand in het onderhoud van de wegen en andere infrastructurele maatregelen.

mende jaren niet zal afnemen, wel integendeel, veeleer nog zal toenemen. Deze werkzaamheden zijn belangrijk omdat zij zowel de mobiliteit als de kwaliteit van het leven zullen verbeteren. Een toekomstgericht beleid moet nu al anticiperen op de overlast die dergelijke werken onvermijdelijk met zich mee zullen brengen. Men kan immers geen omelet bakken zonder eieren te breken. Met dit voorstel willen de indieners het aantal gebroken eieren tot een minimum beperken, met andere woorden, de overlast, hinder en onveiligheid zoveel mogelijk beperken. Dat is nodig voor de werkzaamheden, maar ook om het maatschappelijke draagvlak voor wegwerkzaamheden in stand te houden.

De weggebruikers en de omwonenden maken geen onderscheid tussen opdrachtgevers (nutsmaatschappijen, federale overheid, gewesten, provincie, gemeenten enzovoort). Bijna alle vormen van openbare werken zorgen ervoor dat mensen met hinder geconfronteerd worden. We moeten dan ook verder durven te kijken dan enkel de openbare werken in opdracht van het Vlaamse Gewest, maar het zijn uiteraard die laatste werken waarop maatregelen van de Vlaamse overheid het meeste impact kunnen hebben.

Het beperken van de hinder bij wegwerkzaamheden moet gebeuren met een brede waaier van maatregelen. Het betreft maatregelen ter verbetering van de veiligheid bij openbare werken, zowel voor de wegenwerkers als voor de weggebruikers⁵, maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid en het beperken van de files, maatregelen om de duur van de werkzaamheden tot een absoluut minimum te beperken en maatregelen voor een betere coördinatie tussen verschillende opdrachtgevers.

Een niet-limitatieve opsomming van mogelijkheden :

- coördinatie van werken door verschillende opdrachtgevers per regio ; voor de hoofdwegen kan het Vlaams Verkeerscentrum die taak op zich nemen ;
- de minimale duur van de werkzaamheden⁶ ;

⁵ Volgens statistische gegevens van het BIVV (2000) sterven jaarlijks 14 weggebruikers in het verkeer ten gevolge van wegwerkzaamheden, zijn er 103 ernstig gewonden en 624 lichtgewonden (voorzover die aangegeven werden en het aanrijdingsformulier correct werd ingevuld).

⁶ Mogelijk middel hiervoor is het "verhuren" van de weg waarop gewerkt wordt, tegen een prijs per oppervlakte en per tijdperiode. Experimenten in die zin moeten grondig geëvalueerd worden, waarna mogelijk de toepassing ervan kan worden uitgebreid.

- incentives voor de snellere uitvoering van de werkzaamheden⁷ ;
- strenge boetes voor wie de timing niet respecteert ;
- kortere uitvoeringstermijnen door over te schakelen op een meerploegenstelsel ; invoeren van nachtwerk op drukke, belangrijke wegen (met aangepaste vergoedingen en na sociaal overleg)⁸ ;
- invoering van weekendwerk in bepaalde gevallen op drukke, belangrijke wegen (met aangepaste vergoedingen en na sociaal overleg) ;
- verbod voor telecomoperatoren en nutsbedrijven om meer dan één keer per vijf jaar een weg open te breken en stimulering van coördinatie van dergelijke werkzaamheden tussen de verschillende nutsbedrijven⁹ ;
- code voor infrastructuur en nutswerkzaamheden, zoals uitgewerkt door VVSG samen met een delegatie van de nutsbedrijven, AWV en de administratie Binnenlandse Aangelegenheden ;
- boetes op het onderbreken van werkzaamheden, waarbij een locatie er verlaten blijft bij liggen, maar de hinder niet verdwijnt ;
- goede, rechtstreekse én tijdige communicatie naar omwonenden én gebruikers (o.a. ondernemingsadviseur zoals in het proefproject in Limburg) ;
- duidelijke signalisatie, gebruikmakend van telematica-toepassingen, zoals een filedetectiesysteem ; (variabele) visuele signalisatie waar mogelijk uitbreiden met auditieve en/of sensitieve signalen zoals bijvoorbeeld ribbelstroken, om chauffeurs bijna letterlijk wakker te schudden ;

⁷ Bijvoorbeeld : bij wegherstellingen aan het viaduct van Vilvoorde deed de administratie Wegen en Verkeer vooraf een berekening van de maatschappelijke kosten die de files met zich mee zouden brengen. Het ging om een bedrag van 50.000 euro per dag. De aannemer kon voor elke dag sneller werken een bonus van 50.000 euro krijgen. Het werk was klaar in 25 i.p.v. 31 dagen.

⁸ Uiteraard mag dit niet ten koste gaan van de kwaliteit van de wegwerkzaamheden. Zo zijn sommige asfaltwerkzaamheden 's nachts niet mogelijk zonder de kwaliteit van de uitgevoerde werkzaamheden in het gedrang te brengen.

⁹ Naar het voorbeeld van het samenwerkingsakkoord tussen Aquafin en de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening (VMW), afgesloten midden 2000. Andere nutsbedrijven zouden hierop kunnen aansluiten.

- doorgedreven handhaving van de (tijdelijke) aangepaste verkeersregels (inhaalverbod, snelheidsbeperking enzovoort) met politiecontroles ;
- specifieke aandacht voor de veiligheid van de zachte weggebruikers tijdens wegwerkzaamheden (zeker ook bij kleinere werken zoals het openbreken van voet- en fietspaden bij de aanleg van nutsleidingen) ;
- verbod op (het gebruik van) cruise-controllers in vrachtwagens (het Vlaamse wegennet is niet geschikt voor dergelijke systemen) ;
- het opnemen van het aspect "hinder" in de aanbestedingsprocedure : hoe minder hinder (in tijd en ruimte) wegwerkzaamheden veroorzaken des te beter ;
- het opzetten van minder-hinder-programma's¹⁰, onder andere in samenspraak met de bedrijfs-wereld die tijdstippen van leveringen kan aanpassen, flexibele werktijden kan invoeren voor de duur van de werkzaamheden, invoering van telewerken (eventueel tijdelijk), ter beschikking stellen van collectief bedrijfsvervoer enzovoort ;
- maximaal behoud van wegcapaciteit tijdens werkzaamheden ; géén overbodige (kilo)meters afsluiten, wat kan op voorwaarde van een goede, realistische fasering van de werken ;
- werken buiten de spitsuren ;
- voorzien in voldoende alternatieven, zowel via openbaar vervoer¹¹ als via de autowegen ; indien noodzakelijk eerst capaciteit van de alternatieve routes optimaliseren¹² ; absoluut vermijden dat tegelijkertijd op de alternatieve route wordt gewerkt¹³ (het nieuwe systeem van "tijdsvensters" biedt hiervoor hopelijk de oplossing) ;
- meer en meer GPS-toepassingen inschakelen in het signaleren van wegwerkzaamheden en het tijdig aangeven van alternatieven ;
- het toepassen van de modernste technieken bij openbare werken, die een enorme tijdswinst kunnen opleveren¹⁴.

Vele van deze mogelijke maatregelen zijn niet nieuw en worden al her en der gebruikt. Hierbij kan verwezen worden naar onder andere :

- omzendbrief OW 97/1 ;
- de verspreiding door het Vlaamse Gewest van tekeningen van een 150-tal situaties voor de signalisatie bij werkzaamheden ;
- richtlijnen terzake in het Vademecum fietsvoorzieningen ;
- dienstorder LIN 2002/18 ;
- de opdracht tot invoering van een provinciaal coördinatiepunt voor de coördinatie van wegwerkzaamheden op te nemen ter aanvulling van de coördinatie van het verkeerscentrum wat de hoofdwegen betreft ;
- het opstellen van een protocol voor infrastructuur- en nutswerken door de administratie Wegen en Verkeer en de nutsmaatschappijen.

De indieners stellen voor om de bestaande en nieuwe initiatieven om de hinder te beperken te integreren tot één "code voor het beperken van hinder bij openbare werken", waarnaar verwezen moet worden bij alle mogelijke wegwerkzaamheden. Uiteraard zijn niet alle maatregelen toepasbaar voor op elke situatie ; de toepassing ervan is maatwerk, met onder andere een onderscheid op grond van de impact van de werkzaamheden (een telecommunicatiekabel aanleggen langs een landweg vereist niet dezelfde maatregelen als een nieuw wegdek van een autosnelweg).

Een aspect dat hierbij ook in rekening gebracht moet worden, zijn de problemen waarmee handelaars geconfronteerd worden wanneer er in hun straat wegwerkzaamheden worden uitgevoerd. Zelfstandige ondernemers vormen de kwetsbaarste groep bij infrastructuurwerken langs de weg. Zij

¹⁰ Zoals aangekondigd voor de structurele onderhoudswerken aan de Antwerpse Ring.

¹¹ Zoals bijvoorbeeld de aangekondigde gratis trams en bussen in Antwerpen bij de werkzaamheden aan de Ring.

¹² Zeker bij grote werken. Wanneer de Antwerpse Ring bijvoorbeeld onder handen genomen wordt, kan de N15 een alternatieve route vormen, op voorwaarde dat de Scheldebrug van Bornem/Temse ont dubbeld wordt.

¹³ Dit lijkt zeer evident, maar in het voorjaar 2002 werd er bijvoorbeeld tegelijkertijd gewerkt op de E17 én de N49 én de N70, richting Gent en kust.

¹⁴ Denk bijvoorbeeld aan het vervangen van de bruggen over de E313 in Antwerpen/Wijnegem op één weekend, door deze vooraf te bouwen en vervolgens op hun plaats te rijden.

vormen een specifieke doelgroep voor overleg en communicatie wanneer er werkzaamheden uitgevoerd worden voor hun deur. De vermelde code kan besproken en bijgestuurd worden in een overleg met de betrokken organisaties zoals de Kamers van Koophandel (en/of VOKA), Unizo, Vlaamse bouwconfederatie enzovoort. De bereikbaarheid van handelszaken tijdens de werken laat vaak te wensen over (soms onvermijdelijk, maar niet altijd), met ook inkomstenverlies tot gevolg. De federale overheid kan binnen haar bevoegdheden naar een oplossing voor deze problematiek zoeken. Aanvullend zou de Vlaamse regering een fonds kunnen creëren om handelaars die financieel in de problemen komen renteloze leningen toe te kennen. Met een dergelijk krediet kunnen handelaars dan de moeilijke periode overbruggen. Een andere mogelijkheid vormt expansiesteun die de Vlaamse regering kan geven aan kleine ondernemingen bij verstoorde bereikbaarheid ten gevolge van hinder door openbare werken. Doch dit valt buiten het bestek van deze resolutie en vraagt een afzonderlijk parlementair initiatief.

Paul VAN MALDEREN

Jos DE MEYER

Koen HELSEN

Robert VOORHAMME

Johan MALCORPS

Jos BEX

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– gelet op :

- 1° de absolute prioriteit voor verkeersveiligheid ;
- 2° de noodzaak om te investeren in het Vlaamse wegennet om een verkeersveilige en voor alle weggebruikers comfortabele infrastructuur te realiseren ;
- 3° de behoefte aan een maatschappelijk draagvlak voor de talloze wegwerkzaamheden ;
- 4° het feit dat dergelijke investeringen onvermijdelijk hinder met zich meebrengen ;
- 5° de kwetsbaarheid van handelaars en zelfstandige ondernemers bij infrastructuurwerken in hun directe omgeving ;
- 6° de noodzaak om de hinder tot een absoluut minimum te beperken ;
- 7° de vaststelling dat heel wat ongevallen, waarvan sommige ernstig en met dodelijke afloop, gebeuren ter hoogte van werkzaamheden op de openbare weg ;
- 8° de veiligheid van zowel de wegenbouwers als de weggebruikers, óók de zachte weggebruikers ;
- 9° het feit dat de wegsignalisatie, ook bij wegwerkzaamheden, tot de bevoegdheid van de federale overheid hoort, alsook de handhaving ;
- 10° het feit dat het Vlaamse Gewest inzake de verkeersveiligheid bij wegwerkzaamheden slechts aanvullende maatregelen kan nemen ;
- 11° het feit dat het Vlaamse Gewest desondanks veel maatregelen kan nemen om hinder bij wegwerkzaamheden te beperken en hiervoor als belangrijkste wegbeheerder het meest in aanmerking komt ;

– overwegende dat :

- 1° openbare werken een absolute noodzaak zijn, enerzijds voor het onderhoud en de instandhouding van de wegen en anderzijds voor noodzakelijke nieuwe en vernieuwde infrastructuur om de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid te verhogen ;
- 2° er een inhaaloperatie noodzakelijk is om het wegennet op een veilig en comfortabel niveau te brengen ;
- 3° openbare werken zowel wegen als infrastructuur voor openbaar vervoer als nutsvoorzieningen betreffen ;
- 4° openbare werken worden uitgevoerd uitgaande van diverse opdrachtgevers : wegbeheerders, maatschappijen voor openbaar vervoer, nutsbedrijven enzovoort, maar dat dit voor de gebruikers van de betreffende infrastructuur geen verschil maakt ;
- 5° het Vlaamse Gewest al verschillende initiatieven heeft genomen om de onveiligheid en de hinder bij wegwerkzaamheden te beperken ;
- 6° openbare werken soms toch nog tergend lang duren en men moet vaststellen dat er op bepaalde werven nauwelijks of niet wordt doorgewerkt, wat ergernis en onbegrip bij de gehinderden opwekt ;
- 7° de timings van openbare werken door verschillende opdrachtgevers op eenzelfde weg niet altijd op elkaar worden afgestemd, met vermijdbare hinder tot gevolg ;
- 8° een inefficiënte organisatie van openbare werken leidt tot meer hinder, meer files, meer onbereikbaarheid en meer verkeersonveiligheid ;

– vraagt de Vlaamse regering :

- 1° het effectieve investeringsritme voor wegeninfrastructuur te blijven opvoeren voor een snelle realisatie van een verkeersveilig en comfortabel Vlaams wegennet voor alle weggebruikers, ook voor de zachte weggebruikers ;

2° een "code voor de beperking van hinder bij openbare werken" op te stellen, met mogelijke ondersteunende maatregelen bij werkzaamheden, waarin aandacht wordt besteed aan :

- a) de veiligheid van wegenbouwers en gebruikers van de infrastructuur, in de eerste plaats de zachte weggebruikers ;
- b) de bereikbaarheid van de omwonenden, met speciale aandacht voor handelszaken en zelfstandige ondernemingen ;
- c) het beperken van de hinder door de duur van de werkzaamheden tot een minimum te beperken, met incentives voor snellere uitvoering en boetes voor vertraagde uitvoering ;
- d) de mogelijkheid om de uitvoeringstermijnen te verkorten door invoering van ploegenarbeid en in bepaalde gevallen nachten weekendarbeid ;
- e) de aanbestedingsprocedure, waarin de uitvoeringstermijn een belangrijk criterium moet zijn ;
- f) een strikte voortgangsbewaking en een streng toezicht op de werkzaamheden, zowel voor de kwaliteit als voor de timing ;
- g) een strikte coördinatie tussen verschillende opdrachtgevers op eenzelfde weg of in een beperkte regio ;
- h) een tijdige en adequate communicatie naar de omwonenden en de gebruikers ;
- i) overleg tussen aannemer(s) en omwonenden om creatieve oplossingen uit te werken voor specifieke (bereikbaarheids)-problemen ;
- j) de kwetsbare groep van handelszaken en zelfstandige ondernemingen ;

3° het bestaande Overlegplatform verder uit te breiden met alle betrokken actoren, onder meer om de toepassing van de code te bewaken ;

4° de code toe te passen op maat van het desbetreffende infrastructuurproject.

Paul VAN MALDEREN

Jos DE MEYER

Koen HELSEN

Robert VOORHAMME

Johan MALCORPS

Jos BEX
