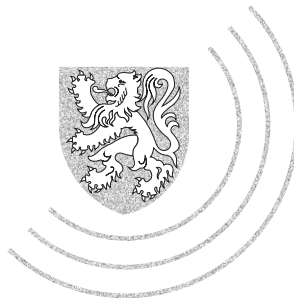


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2002-2003

14 november 2002

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**– van de heren Paul Van Malderen, Jos De Meyer, Carl Decaluwe, Ludwig Caluwé
en Jan Verfaillie en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer –**

betreffende een strategisch plan ter voorkoming van 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 investeringen zullen moeten gebeuren 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 het herinrichten 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 opengebroken worden voor rioleringswerken en voor de leidingen en kabels van de nutsbedrijven.

Verkeersveiligheid moet, vanuit de optie van een "nulslachtofferbeleid"², hét uitgangspunt zijn bij het ontwerpen van de plannen terzake. Infrastructuurwerken kunnen daartoe een substantiële bijdrage leveren, die niet geminimaliseerd mag worden. De beveiliging van de wegeninfrastructuur heeft een duurzaam karakter : een weg die vandaag veilig heringericht 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 herinrichting van de infrastructuur, zoals blijkt uit de onderstaande tabel³ :

	Resultaten "duurzaam-veilig programma in 2010 t.o.v. 1998	"duurzaam- veilig" pro- gramma na 2010 t.o.v. 1998
Daling aantal doden en zwaar- gewonden (doel- stelling)	4.878 (- 25 %)	8.545 (- 43 %)
Aandeel herin- richting van de wegen in de da- ling van aantal doden en zwaar- gewonden	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 telema- tica 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. Aangezien de Nederlandse infrastructuur op dit moment reeds een heel stuk veiliger is dan de Vlaamse – mede dankzij een andere ruimtelijke ordening – gelden ze echter nog meer voor onze infrastructuur. Een ruwe schatting leert dat er alleen al 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 wegwerkzaamheden zijn. Soms terecht, bijvoorbeeld wanneer er verschillende werven tegelijk zijn 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 géén werkzaamheden voor de deur. Desalniettemin is het duidelijk

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 te herleiden.

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 minimaal 350 miljoen euro nodig, voor het herinrichten van doortochten 700 miljoen euro, voor het wegwerken van de zwarte punten, in een minimaal scenario, 500 miljoen euro. Daarbij komt nog het wegwerken van de achterstand in het onderhoud van de wegen en andere infrastructurele maatregelen.

dat wegwerkzaamheden voor heel wat overlast, hinder en helaas ook (verkeers)onveiligheid zorgen.

Ondanks die klachten, moeten we nú reeds duidelijk maken dat het aantal wegwerkzaamheden de komende jaren niet zal afnemen, wel integendeel, eerder nog zal toenemen. Die werkzaamheden zijn belangrijk omdat zij zowel de mobiliteit als de kwaliteit van het leven zullen verbeteren. Een toekomstgericht beleid moet nu reeds anticiperen op de overlast die dergelijke werkzaamheden 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. Dit is nodig voor de werkzaamheden an sich, maar ook om het maatschappelijk draagvlak voor wegwerkzaamheden in stand te houden.

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

Het beperken van de hinder bij wegwerkzaamheden moet gebeuren met een brede waaier aan 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 deze taak op zich nemen ;

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

- de duur van de werkzaamheden tot een minimum herleiden⁶ ;
- 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 stimulatie 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 werf er verlaten blijft bij liggen, maar de hinder niet verdwijnt ;
- goede, rechtstreekse én tijdige communicatie voor omwonenden én gebruikers (o.a. ondernemingsadviseur zoals in het proefproject in Limburg) ;

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

⁷ Bijvoorbeeld : bij wegenwerken 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 in plaats van 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 werken 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.

- 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 ;
- doorgedreven handhaving van de (tijdelijke) aangepaste verkeersregels (inhaalverbod, snelheidsbeperking, ...) met politiecontroles ;
- specifieke aandacht voor de veiligheid van de zachte weggebruikers tijdens wegwerkzaamheden (zeker ook bij kleinere werkzaamheden zoals het openbreken van voet- en fietspaden bij de aanleg van nutsleidingen) ;
- verbod op (het gebruik van) cruise controllers in vrachtwagens, het Vlaams wegnnet is niet geschikt voor dergelijke systemen ;
- het opnemen van hinder in de aanbestedingsprocedure : hoe minder hinder (in tijd en ruimte) een werf veroorzaakt, hoe beter ;
- het opzetten van minder-hinder-programma's ¹⁰ 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 mits een goede, realistische fasering van de werken ;
- werken buiten de spitsuren ;
- voorzien in voldoende alternatieven, zowel via openbaar vervoer ¹¹ als via de autowegen ; indien noodzakelijk eerst de capaciteit van de alternatieve routes optimaliseren ¹² ; absoluut vermijden dat tegelijkertijd op de alternatieve route wordt gewerkt ¹³ (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 ;
- toepassen van de modernste technieken bij openbare werken, die een enorme tijdswinst kunnen opleveren ¹⁴.

Vele van deze mogelijke maatregelen zijn niet nieuw en worden al her en der gebruikt. Dat gebeurt echter nog te weinig systematisch. Er moeten duidelijke richtlijnen komen voor alle mogelijke wegwerkzaamheden, met 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. De bereikbaarheid van handelszaken laat vaak te wensen over (soms onvermijdelijk, maar niet altijd), met inkomstenverlies tot gevolg. Indien dit over een langere periode gaat, bijvoorbeeld meer dan een maand, zou de opdrachtgever van de werkzaamheden een schadevergoeding moeten incalculeren. Op het geheel van de kostprijs van de wegenwerken, gaat het hier om relatief kleine bedragen ¹⁵. 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

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

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

¹² Zéker 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 ontdebeld 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.

¹⁵ Cfr. wetsvoorstel betreffende de vergoeding bij hinder ten gevolge van openbare werken, ingediend op 17 mei 2001 door dhr. Jan Steverlynck en dhr. Ludwig Caluwé.

andere mogelijkheid vormt expansiesteun die de Vlaamse regering kan geven aan kleine ondernemingen bij verstoorde bereikbaarheid ten gevolge van hinder door openbare werken.

Paul VAN MALDEREN

Jos DE MEYER

Carl DECALUWE

Ludwig CALUWE

Jan VERFAILLIE

Wivina DEMEESTER-DE MEYER

Het Vlaams Parlement,

– gelet op

- 1° de absolute prioriteit voor verkeersveiligheid ;
- 2° de noodzaak tot investeringen in het Vlaamse wegennet teneinde een verkeersveilige en voor alle weggebruikers comfortabele infrastructuur te realiseren ;
- 3° de noodzaak tot 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 aangrenzende infrastructuurwerken ;
- 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 zij daarvoor als belangrijkste wegbeheerder het best is geplaatst ;

– 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

infrastructuren 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 openbare vervoersinfrastructuren als nutsvoorzieningen betreffen ;
- 4° openbare werken worden uitgevoerd uitgaande van diverse opdrachtgevers : wegbeheerders, openbare vervoersmaatschappijen, nutsbedrijven, enzovoort, maar dat dit voor de gebruikers van de betreffende infrastructuur geen verschil uitmaakt ;
- 5° openbare werken soms tergend lang duren en men moet vaststellen dat er op bepaalde werven nauwelijks of niet wordt doorgevoerd, wat ergernis en onbegrip bij de gehinderden opwekt ;
- 6° de timing van openbare werken door verschillende opdrachtgevers op eenzelfde weg niet altijd op elkaar wordt afgestemd, met vermijdbare hinder tot gevolg ;
- 7° 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, óók voor de zachte weggebruikers ;
- 2° als flankerende maatregel een "strategisch plan ter voorkoming van hinder bij openbare werken" uit te werken, met aandacht voor
 - a) de veiligheid van wegenbouwers en gebruikers van de infrastructuur, op de eerste plaats voor 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 herleiden, met incentives voor snellere uitvoering en boetes voor vertraagde uitvoering ;

- d) de mogelijkheid om de uitvoeringstermijnen te verkorten door de invoering van ploegenarbeid en in bepaalde gevallen nacht- en weekendarbeid ;
 - e) de aanbestedingsprocedure, waarin de uitvoeringstermijn een belangrijk criterium moet zijn ;
 - f) een strikte voortgangsbewaking en een streng toezicht op de werkzaamheden ;
 - g) een strikte coördinatie tussen verschillende opdrachtgevers op eenzelfde weg of in een beperkte regio ;
 - h) een tijdige en adequate communicatie voor de aangelanden én de gebruikers ;
 - i) overleg tussen aannemer(s) en aangelanden om creatieve oplossingen uit te werken voor specifieke (bereikbaarheids)-problemen ;
 - j) de kwetsbare groep van handelszaken en zelfstandige ondernemingen, opdat zij tijdens een periode van moeilijke bereikbaarheid economisch kunnen overleven ;
- 3° hiertoe een "overlegplatform" te starten met daarin alle betrokkenen onder leiding van de Vlaamse minister van Openbare Werken, waaruit het strategisch plan moet voortvloeien.

Paul VAN MALDEREN

Jos DE MEYER

Carl DECALUWE

Ludwig CALUWE

Jan VERFAILLIE

Wivina DEMEESTER-DE MEYER
