

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



Zitting 2002-2003

17 maart 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

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

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Jos De Meyer**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heer Jan Verfaillie ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Koen Helsen, Patrick Lachaert ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Frans Wymeersch ;

mevrouw Gracienne Van Nieuwenborgh, de heer Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jos Bex.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Freddy Sarens, Eddy Schuermans, Paul Van Malderen ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Didier Ramoudt, Jul Van Aperen, Marc Van den Abeelen ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren Jacky Maes, Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jan Loones.

Zie :

1561 (2002-2003)

– Nr. 1 : Voorstel van resolutie

Zie ook :

1450 (2002-2003)

– Nr. 1 : Voorstel van resolutie

INHOUD

	Blz.
I. Toelichting van de indieners bij het oorspronkelijke voorstel van resolutie	4
II. Bespreking van het oorspronkelijke voorstel van resolutie	5
III. Bespreking van het nieuwe voorstel van resolutie	6
IV. Stemming over het nieuwe voorstel van resolutie	7

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie nam op 21 januari 2003 een 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 (Stuk 1450 (2002-2003) – Nr. 1) in behandeling.

Op 21 januari 2003 verstrekten de indieners een algemene toelichting bij dit voorstel van resolutie. Tijdens de vergadering van 30 januari 2003 verwoordde de minister zijn visie omtrent dit ingediende voorstel van resolutie.

Na bespreking waren de hoofdindieners van het voorstel van resolutie het eens om in overleg met het kabinet van de minister en de meerderheidsfracties te streven naar een tekst die gedragen wordt door een grote meerderheid in het parlement.

Uit dit overleg resulteerde een nieuw 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 hinder bij openbare werken (Stuk 1561 (2002-2003) – Nr. 1). Het oorspronkelijke voorstel van resolutie uitgaande van de CD&V-fractie werd ingetrokken op 8 februari 2003.

Het nieuwe voorstel van resolutie werd op 11 maart 2003 in commissie behandeld en goedgekeurd.

I. TOELICHTING VAN DE INDIENERS BIJ HET OORSPRONKELIJKE VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– Toelichting door de heer Jos De Meyer

De heer Jos De Meyer verklaart dat het voor iedereen duidelijk is dat er de komende tien jaar enorm veel investeringen zullen moeten gebeuren om het Vlaamse wegennet om te vormen tot een verkeersveilige en voor alle weggebruikers comfortabele infrastructuur. Men denkt hierbij aan doorgedreven onderhoudswerken, als herinrichten van doortochten, wegwerken van zwarte punten, de aanleg van fietspaden, van rotondes, van vrije tram- en busbanen en het wegwerken van de zogenaamde "missing links".

Verkeersveiligheid moet, vanuit de optie van een "nulslachtofferbeleid" hét uitgangspunt zijn bij het ontwerpen van de plannen terzake. Infrastructuurwerken kunnen daartoe een substantiële bijdrage leveren die niet geminimaliseerd mag worden.

Wetenschappelijk onderzoek in Nederland heeft aangetoond dat de grootste vooruitgang inzake verkeersveiligheid bereikt zal worden door een verdere herinrichting van de infrastructuur. Dezelfde spreker verwijst naar cijfergegevens die in de toelichting bij het voorstel van resolutie opgenomen werden.

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.

Ondanks die klachten, moeten we nú reeds duidelijk maken dat het aantal wegwerkzaamheden de komende jaren niet zal afnemen, wel integendeel.

Een toekomstgericht beleid moet nu reeds anticiperen op de overlast die dergelijke werkzaamheden onvermijdelijk met zich mee zullen brengen.

Met dit voorstel wil CD&V deze overlast, hinder en onveiligheid zoveel mogelijk beperken.

Het beperken van de hinder bij wegwerkzaamheden moet gebeuren met een brede waaier aan maatregelen.

Volgens statistische gegevens van het BIVV sterven jaarlijks 14 weggebruikers in het verkeer ten gevolge van werken, en vallen er 103 ernstig gewonden en 624 lichtgewonden.

Kort samengevat, het doel van dit voorstel van resolutie is niet minder wegenwerken, integendeel, er moet nog veel meer gebeuren met als belangrijkste doelstelling de verkeersveiligheid te verhogen, maar er moet snel en efficiënt gewerkt worden met zo weinig mogelijk hinder. Daarom stelt CD&V voor dat de minister werk maakt van een strategisch plan ter voorkoming van hinder bij openbare werken.

– Toelichting door de heer Paul Van Malderen

De heer Paul Van Malderen wenst een aantal concrete niet-limitatieve mogelijkheden op te sommen :

- betere coördinatie van werken door verschillende opdrachtgevers per regio ;
- de duur van de werkzaamheden tot een minimum herleiden ;
- incentives voor de snellere uitvoering van de werkzaamheden ;
- strenge boetes voor wie de timing niet respecteert ;
- kortere uitvoeringstermijnen door over te schakelen op een meerploegenstelsel ;
- verbod voor telecomoperatoren en nutsbedrijven om meer dan één keer per vijf jaar eenzelfde weg open te breken en stimulatie van coördinatie van dergelijke werkzaamheden tussen de verschillende nutsbedrijven ;
- boetes op het onderbreken van werkzaamheden (verlaten werven) ;
- goede, rechtstreekse én tijdige communicatie voor omwonenden én gebruikers ;
- duidelijke signalisatie, gebruikmakend van telematica-toepassingen ;
- doorgedreven handhaving van de aangepaste verkeersregels met politiecontroles ;
- specifieke aandacht voor de veiligheid van de zachte weggebruikers tijdens wegwerkzaamheden ;
- toepassen van de modernste technieken van communicatie en signalisatie.

Vele van deze mogelijke maatregelen zijn niet nieuw en worden al her en der gebruikt. Dat gebeurt echter nog te weinig systematisch.

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.

Daarom vraagt CD&V met dit voorstel van resolutie aan de Vlaamse regering het investeringsritme te blijven opdrijven voor een snelle realisatie van een verkeersveilig wegennet, een strategisch plan ter voorkoming van hinder bij openbare werken uit te werken, en starten met een overlegplatform met daarin alle betrokkenen onder leiding van de mi-

nister bevoegd voor Openbare Werken met als doel het strategisch plan.

II. BESPREKING VAN HET OORSPRONKELIJKE VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De heer Marc Cordeel wenst zijn bekommernis te uiten omtrent een aantal zaken uit dit voorstel van resolutie. Wat nachtwerk, ploegenwerk en weekendwerk betreft, waarschuwt het lid voor de gevaren. Men kan dergelijke formules niet hanteren in woonkernen. Wegeniswerken van dergelijke omvang met nachtwerk staan bovendien niet garant voor kwaliteit.

- *Visie van de heer Steve Stevaert, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie*

In antwoord op dit voorstel van resolutie verklaart de minister dat hij de stellingname voor bijkomende infrastructuurwerken zeker kan onderschrijven, aangezien hijzelf de impuls gegeven heeft voor heel wat bijkomende middelen voor openbare werken. Op dit vlak kan de Vlaamse regering nu een mooi palmares voorleggen. Ten opzichte van de uitgaven voor openbare werken in de eerste helft van de jaren negentig is het investeringsvolume aanzienlijk toegenomen. Het pas afgesloten jaar 2002 is een echt topjaar geweest voor de uitgaven in wegeninfrastructuur door het Vlaamse Gewest. Het is de bedoeling van de minister om op dit elan verder te gaan.

Voor alle duidelijkheid houdt de minister eraan om nogmaals de cijfers (in euro) inzake investeringen in wegeninfrastructuur op een rijtje te zetten :

	Investerings door Vlaamse Gewest	Investerings door lokale overheden
1990	152	
1991	161	207
1992	175	247
1993	215	303
1994	218	382
1995	227	264
1996	192	254
1997	212	233
1998	253	301
1999	243	424
2000	238	404
2001	358	290
2002	415	Nog niet beschikbaar

In het totaal is er in 2002 dus voor 415 miljoen euro geïnvesteerd in betere wegeninfrastructuur ; dit is

ongeveer evenveel als alle lokale overheden samen in een topjaar. In de eerste helft van de jaren negentig werd er door het Vlaamse Gewest gemiddeld 180 miljoen euro per jaar uitgegeven, dat zegt genoeg. Het is de bedoeling om dit hoog ritme in de toekomst verder op peil te houden, onder meer door het uitvoeren van het gepland investeringsprogramma voor het wegwerken van de gevaarlijke punten.

Voor wat de voorgestelde mogelijke flankerende maatregelen betreft, stelt de minister vast dat deze voorstellen niet minder of meer zijn dan een bloemlezing van maatregelen die het Vlaamse Gewest nu reeds toepast en waarvan vele maatregelen op voorstel van de minister door het Vlaamse Gewest ingevoerd werden.

De minister denkt in dit verband aan de omzendbrief OW 97/1 die aanzienlijk kortere uitvoeringstermijnen ingevoerd heeft, aan het invoeren van de uitvoeringstermijn als gunningscriterium bij aanbestedingen (cfr. verhuren van de weg), aan strenge boetes voor het overschrijden van de uitvoeringstermijnen, aan financiële boni voor het inkorten van de uitvoeringstermijnen, aan het invoeren van meerploegenwerk voor sommige werven en aan het invoeren van nacht- en weekendwerk voor sommige werken op belangrijke verkeersaders.

Ook de werfsignalisatie bij wegenwerken kreeg de laatste jaren bijzondere aandacht om de verkeershinder ten gevolge van ongevallen te beperken en de veiligheid te verbeteren. Bij aannemers, studie-bureaus en andere wegbeheerders heeft het Vlaamse Gewest op grote schaal en onder elektronische vorm tekeningen verspreid van de signalisatie die nodig is bij de uitvoering van veel voorkomende werfsituaties. Het gaat hier in het totaal over een 150-tal werfsituaties.

Bij het vademecum fietsvoorzieningen gebeurde hetzelfde ook voor werken aan fietspaden waarbij er ook hinder is voor het autoverkeer of waarbij de fietsers plaatselijk en tijdelijk op de rijweg voor het autoverkeer dienen gebracht. Voormelde opgelegde werfsignalisatie gaat vaak heel wat verder dan hetgeen door de federale wetgeving is opgelegd. Er worden vooral extra waarschuwingen gegeven vóór het begin van de werf of vóór de te verwachten staart van de files. Deze waarschuwingen bestaan uit extra borden of uit andere signalen, zoals ribbelmarkeringen. Ook de variabele signalisatie, aangestuurd door on-line verkeersgegevens wordt steeds meer toegepast op de Vlaamse gewestwegen. Het bestaande verplaatsbare automatische

systeem voor filedetectie en -waarschuwing wordt intensief gebruikt en een modernisering en uitbreiding ervan wordt voorzien. De borden met veranderlijke aanduidingen en de rijstrooksignaleringen waarmee het Vlaams hoofdwegenet geleidelijk aan wordt uitgerust, te beginnen met de regio Antwerpen, zullen ook intensief worden ingezet om te waarschuwen voor eventuele hinder door wegwerkzaamheden om alternatieve reiswegen aan te bevelen en om de mogelijkheden van het openbaar vervoer beter kenbaar te maken.

De minister besluit dat hij positief staat tegenover dit voorstel van resolutie : de minister wenst wel dat er een aantal (technische) wijzigingen worden aangebracht. Hij stelt een overleg voor tussen de indieners en de meerderheidsfracties om te komen tot een tekst die gedragen wordt door de meerderheid van het parlement. Minister Steve Stevaert verklaart dat hij een aantal amenderingen zal voorleggen op dit overleg. Zo stelt hij voor om in het beschikkende gedeelte op te nemen “vraagt de Vlaamse regering als flankerende maatregel de bestaande omzendbrieven, dienstorders en andere richtlijnen te coördineren in een code voor minder hinder bij openbare werken”. Het belangrijkste punt is volgens de minister dat men niet via een strategisch plan moet gaan maar dat er gewerkt wordt met een code. In verband met het item over de schadevergoedingen verklaart de minister dat hij open staat om daarover de discussie te voeren maar men mag de schadevergoeding niet koppelen aan de bevoegdheid Openbare Werken, maar eerder aan de bevoegdheid Economische Zaken. De minister biedt aan dat hij tesamen met zijn kabinet en administratie ondersteuning wil bieden om te komen tot een resolutie die door een grote meerderheid van het parlement wordt gedragen.

III. BESPREKING VAN HET NIEUWE VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– *Toelichting door de heer Paul Van Malderen*

De heer Paul Van Malderen verwijst naar zijn toelichting bij het oorspronkelijke voorstel van resolutie. Hij vermeldt dat er constructief overleg plaatsvond tussen de indieners van het oorspronkelijke voorstel, de meerderheidsfracties en het kabinet van de minister.

Het lid herhaalt het beschikkende gedeelte van dit nieuwe voorstel van resolutie, meer specifiek de punten 1°, 2°, 3° en 4°.

– *Toelichting door minister Steve Stevaert*

De minister verklaart dat dit nieuwe voorstel van resolutie zijn steun heeft. De afgelopen jaren zijn de budgetten voor een verkeersveilige infrastructuur de hoogte in gegaan en ook in de toekomst wordt deze inhaaloperatie m.b.t. verkeersveiligheid verdergezet. Bijzondere aandacht dient ook te gaan naar het opvangen van de hinder van openbare werken.

In een eerder voorstel van resolutie m.b.t. eenzelfde problematiek, was er sprake van de uitwerking van een “strategisch plan ter voorkoming van hinder bij openbare werken”. In het huidige voorstel van resolutie is sprake van het opstellen van een “code voor de beperking van hinder bij openbare werken”. Dit laatste voorstel sluit beter aan bij de reeds talrijke inspanningen die de afgelopen jaren door de administratie zijn gedaan om de hinder bij werkzaamheden tot een minimum te beperken. De minister denkt hier bijvoorbeeld aan de inspanningen die genomen zijn m.b.t. de werfsignalisatie, de omzendbrief OW 97/1 m.b.t. de uitvoeringstermijn voor wegeniswerken, de opstelling van het recente dienstorder LIN 2002/18 inzake de beperking van de verkeershinder en bijhorende onveiligheid bij werken op autosnelwegen. Al deze initiatieven speelden reeds in op het beperken van de hinder bij wegenwerken.

Het voordeel om te werken met een code, zoals voorzien in het voorstel van resolutie, is dat al de richtlijnen, omzendbrieven, dienstorders en aanbevelingen die op een aantal verschillende terreinen betrekking hebben nu in één document kunnen worden samengebracht. Ook inzake duidelijkheid en communicatie naar verschillende actoren toe, kan het werken met een code een goede zaak zijn. Men hanteert immers één richtinggevend instrument. De minister steunt het principe van het opstellen van deze code dan ook voluit.

De minister toont zich ook voorstander van het feit dat het bestaande overlegplatform verder wordt uitgebreid. De aangehaalde problematiek van de wegenwerken is immers dermate complex en heeft implicaties op zoveel terreinen dat een goed overleg tussen het Vlaamse Gewest en andere actoren (gemeenten, intercommunales, maatschappijen voor openbaar vervoer enz.) belangrijk is om de code een zo groot mogelijk draagvlak te verlenen. Op deze manier kan deze code dan ook uitgroeien tot een echt referentiekader in Vlaanderen en een echt werkinstrument worden.

– *Toelichting door de heer Jos De Meyer*

De heer Jos De Meyer wenst het kabinet van de minister en de leden van de overige fracties die mede dit voorstel hebben ingediend, te danken voor hun constructieve houding. Hij verklaart dat zijn fractie na goedkeuring van dit voorstel van resolutie door de plenaire vergadering, zeer kritisch deze resolutie zal opvolgen.

IV. STEMMING OVER HET NIEUWE VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het voorstel van resolutie wordt unaniem met 11 stemmen aangenomen.

De verslaggever,

Jos

DE MEYER

De voorzitter,

Wivina

DEMEESTER-DE MEYER