
Infrastructuurwerken

Elk jaar schetst Bouwunie een beeld van de sector van de infrastructuurwerken. De bedrijven uit deze sector zijn actief in grondwerken, aanleg van kabels en leidingen, wegebouw en andere infrastructuurwerken (bv. spoorwegen, bouw van bruggen, waterzuiveringsstations, ...). Deze nota geeft een beeld van de sector aan de hand van relevant cijfermateriaal over het aantal bedrijven en arbeidskrachten en de investeringen die de jongste jaren in deze sector gedaan werden, en belicht de belangrijkste resultaten van een uitgebreide bevraging van Bouwunie bij een representatief staal van Vlaamse infrastructuurbedrijven (socio-economische situatie van de sector). Bouwunie sluit de nota af met de belangrijkste actie- en aandachtspunten van Bouwunie Infrastructuurwerken.

1. Beeld van de sector

Aantal bedrijven met personeel naar subsector, Vlaanderen, november 2006 (Bron: FVB)

- grondverzet: 452
- aanleg van pijpleidingen, telecommunicatieleidingen en hoogspanningsleidingen: 133
- wegebouw: 614 (waarvan 596 "aanleg van spoorwegen, wegen, straten, vliegvelden en sportaccomodaties" en 18 "bouw van tunnels, bruggen, viaducten en dergelijke")

Totaal: 1.199

(totaal bouw Vlaanderen = 18.289) (aandeel infrastructuur = 7%)

(totaal zelfstandigen bouw Vlaanderen = 30.350) (RSVZ, 31/12/2005)

Aantal arbeiders naar subsector, Vlaanderen, november 2006 (Bron: FVB)

- grondverzet: 2.768
- aanleg van pijpleidingen, telecommunicatieleidingen en hoogspanningsleidingen: 3.260
- wegebouw: 9.231 (waarvan 8.768 "aanleg van spoorwegen, wegen, straten, vliegvelden en sportaccomodaties" en 463 "bouw van tunnels, bruggen, viaducten en dergelijke")

Totaal: 15.259

(totaal bouw Vlaanderen = 99.168) (aandeel infrastructuurwerken = 15%)

Gemiddeld aantal arbeiders per bedrijf:

- grondverzet: 6
- aanleg van pijpleidingen, telecommunicatieleidingen en hoogspanningsleidingen: 25
- wegebouw: 15

Indeling van de arbeiders naar subsector en bedrijfsgrootte, Vlaanderen, november 2006 (Bron: FVB)

<u>werknemers</u>	<u>wegbouw</u>	<u>ruwbouw</u>	<u>afwerking</u>
0-5	526 of 5,7%	20,5%	29,0%
6-19	1.698 of 18,4%	29,8%	31,6%
20-49	2.345 of 25,4%	21,5%	19,3%
+ 50	4.662 of 50,5%	28,2%	20,1%

2. Investerings

De sector van de wegenbouw en de nutsinfrastructuur heeft het een aantal jaren zeer zwaar gehad. Er was in de beginjaren van de 21^{ste} eeuw weinig werk, deze opdrachten brachten niet veel op en heel wat bedrijven gingen failliet. De oorzaken hiervan zijn divers: instorting van de telecommarkt medio 2001, liberalisering van de energiemarkt en het door elkaar schudden van de marktspelers, financiële problemen bij de lokale besturen door de hervorming van de politie en het wegvallen van de dividenden door de liberalisering van de energiemarkt.

Sinds 2005 is er opnieuw sprake van een toename van het werkvolume, hetgeen voor de sector broodnodig was.

Dit blijkt ook duidelijk uit de investeringscijfers.

Tabel met totalen elektriciteit, gas, water en Aquafin in bijlage.

De investeringen van de gemeenten (o.a. in verkeer, wegen en waterlopen) houden een bepaald ritme aan dat afhankelijk is van de nabijheid van gemeenteraadsverkiezingen: in de eerste drie jaren na de lokale verkiezingen zien we een daling van de lokale investeringen (gemiddeld met 7,2% op jaarbasis), gevolgd door een geleidelijke stijging van het investeringsvolume in de volgende drie jaren (gemiddeld met 10,7% op jaarbasis). Vele gemeenten hebben om diverse redenen (o.a. meerkost door politiehervorming, inkomstenverlaging door federale beslastingsverlaging, vrijmaken energiemarkt, ...) hun investeringen moeten terugschroeven. Daardoor zijn in de voorgaande legislatuur (2000-2006) de investeringen feller teruggevallen en in de aanloop naar de verkiezingen van oktober 2006 minder gestegen (Dexia stelt in haar overzicht van de gemeentefinanciën dat de investeringen van de gemeenten in 2005 slechts met een tiende stegen terwijl ze normaal met een vijfde toenemen in het jaar voor de stembusgang) dan in voorgaande vergelijkbare periodes. De jaren 2007, 2008 en 2009 zullen dus magere investeringsjaren zijn op gemeentelijk vlak. Pas vanaf 2010 zullen de gemeentelijke investeringen weer toenemen.

3. Barometer van de sector

Bouwunie onderwierp in december van 2006 een representatief staal van 166 ondernemingen uit de sector van de infrastructuurwerken aan een uitgebreide enquête. Doel was na te gaan hoe hun socio-economische situatie er nu uitziet, wat hun toekomstverwachtingen zijn en welke problemen en uitdagingen hen in het bijzonder bezighouden.

3.1 Profiel van de ondervraagde ondernemingen

Bedrijfsgrootte:

- geen werknemers/zelfstandige: 19%
- 1-4 werknemers: 20%
- 5-9 werknemers: 18%
- 10-19 werknemers: 18%
- 20 tot 50 werknemers: 17%
- meer dan 50 werknemers: 8%

De kleine bedrijven zijn dus een beetje oververtegenwoordigd in de steekproef. Bouwunie telt onder haar leden vooral kmo's.

Regio:

- Limburg: 15%
- Antwerpen: 31%
- Vlaams-Brabant: 15%
- Oost-Vlaanderen: 22%
- West-Vlaanderen: 17%

Activiteiten

28% van de ondervraagde bedrijven heeft één activiteit, 61% voert 2 tot 5 activiteiten uit en 11% heeft 6 of meer activiteiten

- | | |
|---|-----|
| • grond- en graafwerken | 55% |
| • wegenwerken
d.i. kasseiwerken, klinkerwerken, asfalt, verhardingen in beton,
bestrating enkel boven sleuven en/of kunstwerken zoals bruggen,
tunnels, zuiveringsstations, pompstations | 30% |
| • rioleringswerken
d.i. voor gemeente en/of Aquafin | 20% |
| • leggen van kabels en leidingen
d.i. telecom, elektriciteit, water, gas en/og hogedruktransport | 11% |

Opdrachtgever

- | | |
|--------------------|---|
| • openbaar bestuur | 53% (53% van de ondervraagden werkt soms/vaak/alleen voor een openbaar bestuur) |
| • nutsbedrijven | 31% |
| • privé-markt | 83% |

3.2 Conjunctuur

68% van de infrastructuurbedrijven (wegenbouwers, grondwerkers, kabel- en leidingleggers) hebben op het moment van de bevraging (d.i. najaar 2006) voldoende werk, terwijl 31% zelfs te veel om handen heeft (met de huidige bedrijfsstructuur).

25% heeft nu meer werk dan enkele maanden geleden. Bovendien blijft dit werkvolume nog enige tijd op peil. 36% heeft nog minstens fulltime werk tot de grote vakantie waarvan 11% nog tot het najaar. De rest is slechts tot het volgende trimester verzekerd van voltijdse arbeid voor zichzelf en de werknemers.

De prijzen die de bedrijfsleiders voor hun werk kunnen aanrekenen, zijn meestal voldoende om minstens break-even te draaien. De percentages verschillen naargelang de opdrachtgever. Bij werken voor openbare besturen zijn bij 59% van de ondervraagden de prijzen winstgevend, terwijl deze percentages voor werken voor nutsbedrijven en de privé-sector oplopen tot respectievelijk 67% en 73%. Dit kan uiteraard beter want in principe zou iedereen winstgevende prijzen moeten (kunnen) aanrekenen om het bedrijf op termijn te laten overleven.

57% van de bedrijven heeft in het laatste half jaar één of meer personeelsleden aangeworven. 42% heeft één of meer personeelsleden moeten ontslaan, in de meeste gevallen omdat de werknemer in kwestie niet voldeed. Ook voor het eerste half jaar plannen ze weinig of geen ontslagen (slechts bij 9% van de ondervraagde bedrijven). 38% wil extra medewerkers aantrekken.

Dat de ontslagbereidheid zo laag ligt, hoeft niet te verwonderen. Er is voldoende werk en bovendien zijn goede medewerkers niet gemakkelijk te vinden. Zeker als het om arbeiders en werfleiders gaat. Meer dan de helft van de ondervraagde bedrijfsleiders zegt dat ze erg lang moeten zoeken naar een medewerker en dat die dan eerst nog opgeleid moet worden vooraleer hij volwaardig aan de slag kan in het bedrijf. 12% vindt geen medewerkers-arbeiders terwijl 22% geen werfleiders vindt. Voor de bedienden is de situatie iets beter. Toch antwoordt ook hier 51% dat geschikte kandidaat-bedienden eerst nog een opleiding nodig hebben.

3.3 Werken in een gemeenschappelijke sleuf

78% van de ondervraagden zegt dat de hinder bij het werken in een gemeenschappelijke sleuf niet minder groot is. Volgens 14% is de hinder integendeel groter. De belangrijkste oorzaken daarvan zijn dat de coördinatie gebrekkig verloopt (45%), dat de werf langer duurt (26%), dat ze duurder is (16%) of dat de kostprijs van de sleuf niet eenduidig te factureren is (omwille van de verschillende opdrachtgevers) (13%).

3.4 Liggingsplannen voor nutsvoorzieningen

Meer dan 80% van de ondervraagde bedrijven merkt sinds het midden van 2004 geen verbetering in de communicatie en de kwaliteit van de liggingsplannen voor nutsvoorzieningen (telecom, elektriciteit, gas en water). 5% meldt een verslechtering omdat er nu te veel verschillende websites zijn.

3.5 Grondproblematiek

Bij ongeveer 60% van de opdrachten krijgen de ondervraagde bedrijven een technisch verslag zodat ze de kwaliteit kennen van de grond die ze moeten uitgraven en/of afvoeren. Ook hier zien we een verschil naargelang de opdrachtgever. Bij openbare werken is vaker een technisch verslag voorhanden (de helft van de ondervraagden zegt dat dit er is bij meer dan 80% van de opdrachten) dan bij opdrachten van nutsbedrijven (48%) of bij privé-opdrachten (42% terwijl 26% antwoordt dit in minder dan 10% van de privé-opdrachten te ontvangen).

41% van de bedrijven weet niet altijd of niet goed waar het met de overtollige grond naartoe moet of kan. Diegenen die het wel weten, gebruiken de grond elders of brengen ze naar een opslagplaats:

- ophogen van terreinen (bv. landbouw) 20%
- hergebruik op dezelfde plaats/terugleggen 30%
- naar een TOP brengen (tijdelijke opslagplaats) 29%
- naar een DOP brengen (definitieve opslagplaats) 32%
- eigen opslagplaats 15%

De bedrijven ontvangen daar niet altijd een aparte vergoeding voor. Bij publieke opdrachtgevers en nutsbedrijven zit dit volgens 62% vevat in de totaalprijs van het werk. In de privé-sector is daarvoor volgens slechts 29% een aparte vergoeding voorzien.

3.6 Concurrentie van overheidsbedrijven

16% van de ondervraagden ervaart duidelijke concurrentie van publieke opdrachtgevers die meedingen naar privé-opdrachten en het strijdtoneel niet met gelijke wapens betreden.

3.7 Lastenboeken

36% van de bedrijfsleiders vindt dat de lastenboeken over het algemeen onvoldoende duidelijk en/of correct zijn.

In volgorde van belangrijkheid moet volgens hen het volgende gebeuren:

- geen tegenstrijdigheden tussen bestek, opmetingslijst en plan 33%
- meer gedetailleerde posten 31%
- duidelijkere en nauwkeurigere posten 20%
- betere omschrijving van de posten 16%

Infrastructuurwerken vragen om voldoende en duidelijke signalisatie. Nochtans is er in heel wat lastenboeken geen aparte post daarvoor voorzien. De antwoorden variëren naargelang de

opdrachtgever: bij wegen- en rioleringswerken is er volgens 55% van de ondervraagden altijd een aparte post voor signalisatie voorzien, bij de werken voor nutsbedrijven is dit volgens 49% het geval.

4. Actieprogramma

A. WERKVOLUME OP PEIL HOUDEN

Het allerbelangrijkste is uiteraard dat er voldoende werk is voor de bedrijven actief in deze sector. Ze zijn bijna uitsluitend afhankelijk van overheidsinvesteringen en bijgevolg zeer gevoelig voor een daling van deze investeringen. Het mag dan ook geen verrassing zijn dat Bouwunie zeer sterke pleitbezorger is voor het behoud en een stijging van de overheidsinvesteringen en dit aan de hand van meerjarenbegrotingen, zodat de bedrijven weten wat er op hen afkomt.

Zoals uit de cijfers blijkt zijn de vooruitzichten voor de sector niet slecht. Wel zijn er natuurlijk een aantal onbekenden, zoals de gemeentelijke investeringen. Na de gemeenteraadsverkiezingen in 2006 volgt traditioneel een terugslag die niet alleen zijn effect heeft op de gemeentelijke investeringen maar ook op de realisatie van de nutsinfrastructuur. Bouwunie blijft grote pleitbezorger om voldoende te blijven investeren in het onderhoud van de wegen.

Wat de investeringen in de waterzuiveringsinfrastructuur betreft, dient erover gewaakt te worden dat er na 2007 geen serieuze inzinking komt. Het is immers momenteel alle hens aan dek om de Europese richtlijn te halen, maar ook daarna blijven nog vele inspanningen nodig. En dit zowel voor de bovengemeentelijke als voor de gemeentelijke rioleringen.

Ook deze sector ontsnapt tenslotte niet aan de PPS-investeringen. Naast de Oosterweelverbinding, zullen door Via Invest zullen volgende projecten worden aangepakt :

- De Noord-Zuidverbinding te Helchteren/Houthalen
- De Noord-Zuidverbinding Kempen
- Omvormen van de AX Havenrandweg Zuid naar Zeebrugge
- Vervolledigen van de zuidelijke tak van de R4 te Merelbeke

Voor Bouwunie zijn voor PPS bij infrastructuurwerken volgende aandachtspunten van belang :

- Het reguliere budget mag niet worden aangetast. Met andere woorden, de overheid moet voldoende middelen vrijhouden om ook op de klassieke manier aan te besteden. Niet alleen de eerste jaren, maar ook wanneer de projecten op kruissnelheid lopen.
- De schaalgrootte en de inhoud van de opdracht moeten zo veel mogelijk rekening houden met de mogelijkheden van onze KMO's in Vlaanderen.
- Het aantal van dergelijke projecten sterk beperken en prioriteit geven aan traditionele aanbestedingssystemen.
- Voldoende honorering van de studiekosten aan alle mededingers.
- Geen abnormale eisen stellen i.v.m. borgstellingen, referenties, vraagrisico's, beschikbaarheidsrisico's, enz.

B.

WIJZE VAN AANBESTEDEN

Vrijwel alle opdrachten komen in deze sector tot stand volgens de wetgeving op de overheidsopdrachten. Bijna alle opdrachtgevers zijn immers openbare besturen, intercommunales of opdrachtgevers die werken volgens deze wetgeving.

Dit betekent dat voor deze sector een correcte toepassing van de wetgeving op de overheidsopdrachten en een correcte selectie van de aannemers die de werken kunnen uitvoeren van primordiaal belang is.

Voor Bouwunie dringen oplossingen voor volgende problemen zich op :

a. Kwaliteit van de aannemers

De erkenningsreglementering voor aannemers is het instrument dat ervoor moet zorgen dat aannemers die werken uitvoeren voor de overheid dit op een kwaliteitsvolle manier kunnen afleveren. Meer en meer opdrachtgevende besturen stellen bijkomende eisen. Dit veroorzaakt uiteraard bijkomende administratieve rompslomp en kan willekeurig in de hand werken. Bouwunie pleit ervoor dat bijkomende eisen in het kader van de kwalitatieve selectie worden gevraagd als het werk dit vereist maar dat deze niet op maat van bepaalde bedrijven worden geschreven.

Hieraan kan verholpen worden door een **opwaardering van de erkenningsreglementering**. Zo wordt er te snel en voor een te lange periode in één keer een voorlopige erkenning afgeleverd. Uiteraard moeten alle bedrijven in staat zijn zich toe te leggen op nieuwe specialiteiten. De vraag stelt zich echter of een voorlopige erkenning voor 60 maanden dient te worden afgeleverd zonder bijkomend onderzoek. Een ander probleem is de klasse waarin de erkenningen worden afgeleverd. Afhankelijk van het eigen vermogen, personeel,... kan een voorlopige erkenning tot zelfs in klasse 8 worden afgeleverd zonder dat een werkreferentie moet worden voorgelegd.

Een andere manier om de erkenningsreglementering op te waarderen, is het invoeren van **verplichte evaluaties van de werken**. Besturen zouden verplicht moeten worden na afloop van de werken een evaluatie op te maken en dit door te sturen naar de erkenningscommissie. Bij herhaaldelijke wanprestaties door dezelfde aannemer zou deze dan kunnen ingrijpen. Er moet wel voor de aannemer een interne beroepsprocedure worden voorzien wanneer hij het niet eens is met de evaluatie.

b. Toewijzen van de opdracht

- Bij de openbare (of beperkte) aanbesteding, waarbij de prijs als enig criterium geldt, moet erover gewaakt worden dat de toewijzing gebeurt aan een normale prijs. Dit houdt in dat de aannemer de kans heeft om een redelijke en billijke winst te realiseren.
Wij stellen hiertoe twee maatregelen voor :
 - een rigoureuze toepassing van de 15% afwijkingsregel met bijhorende reglementering om verhaalprocedures te vermijden ;
 - een oordeelkundige spreiding van de aanbestedingen.
- Bij de offerteaanvraag moet vermeden worden dat de toewijzing gebeurt op basis van subjectieve criteria. De gunningscriteria in het bestek moeten duidelijk en correct meetbaar zijn.
- De keuze van de aannemer moet bekendgemaakt worden met toelichting over prijs en gunningscriteria.

c. Kwaliteit van de lastenboeken en ontwerpen

Een correcte prijszetting van de werken en uitvoering vereisen een duidelijk en correct lastenboek. Pas wanneer het voor iedereen duidelijk is wat van de aannemer wordt verwacht (geen lacunes, geen onduidelijkheden, vermeldingen als “last van de aannemer” vermijden, enz.) kan een correcte prijs worden gegeven en correct worden uitgevoerd. Dit is een blijvend aandachtspunt waar regelmatig overleg met opdrachtgevers nodig is.

Daarnaast vraagt Bouwunie dat al zeer vroeg in de ontwerpfase rekening gehouden wordt met de ligging van de nutsleidingen (waar liggen ze nu, naar waar moeten ze worden verplaatst, waar komt de definitieve ligging, is bij ontwerp de nodige plaats voorzien,...) en dat de ontwerpers, vóór aanbesteding, met de nutsmaatschappijen veelvuldig overleg plegen over de uit te voeren werken en interferentie ervan met de ligging van de nutleidingen.

Bouwunie stelt voor dat de opdrachtgevers met de nutsmaatschappijen een charter zouden opstellen waarin de wederzijdse rechten en plichten in het kader van de uitvoering van infrastructuurwerken zouden vastgelegd worden.

C. ONEIGENLIJKE CONCURRENTIE DOOR OPDRACHTGEVERS

Recent doet er zich in de sector een nieuw fenomeen voor. Sommige klassieke opdrachtgevers laten zich registreren als aannemer en dingen mee naar opdrachten waar aannemers ook prijs voor geven.

Dit is een voor Bouwunie verontrustende trend, wanneer de traditionele opdrachtgevers van onze leden-aannemers zich nu ook op dezelfde markt begeven van hun eigen aannemers en aldus hun concurrenten worden.

Wanneer publieke opdrachtgevers zich ook op de privé-markt begeven en de aannemers concurrentie wensen aan te doen, wordt er volgens Bouwunie niet met gelijke wapens gestreden. Hun personeel wordt aan andere voorwaarden tewerkgesteld, ze werken met overheidsmiddelen,...

Bouwunie is dan ook de mening toegedaan dat aan deze tendens een halt moet worden toegeroepen en zal de bevoegde instanties hierover opnieuw interpellieren.

D. SCHADE VOORKOMEN AAN ONDERGRONDSE LEIDINGEN

Sinds de gasramp in Ghislenghien eind juli 2004 zijn “bijna nieuwe rampen” niet meer weg te denken uit de actualiteit. Zowel op federaal als op Vlaams vlak zijn er initiatieven genomen om een tweede ramp te voorkomen. Het gaat in de beide gevallen om een internettoepassing waar de aannemer via een website via een muisklik zijn plaanvragen kan doen. Hij zal dus niet langer verplicht zijn de verschillende kabel- en leidingbeheerders afzonderlijk aan te schrijven.

Federaal is er het initiatief van minister Verwhilgen, KLIM (Federaal Kabel- en Leidingen Informatie Meldpunt op website <https://www.klim-cicc.be>).

Dit kwam medio juli 2005 tot stand en is vandaag operationeel. De KLIM-website heeft als bedoeling een meldpunt te creëren voor wie werken wil uitvoeren in de nabijheid van gasleidingen en hoogspanningsleidingen. FETRAPI (Federatie van Transporteurs door middel van Pipeline) en Elia (beheerder van het hoogspanningsnet) werken hieraan mee. Dit is ook logisch aangezien deze transportleidingen onder de federale bevoegdheid vallen. KLIM slaat op het volledige Belgische grondgebied.

Op Vlaams niveau is er het initiatief van minister Peeters, KLIP (Centrale planaanvraagmodule Vlaanderen op website www.klip.be). Het KLIP richt zich tot alle kabel- en leidingbeheerders in Vlaanderen. Reeds 200 van de 300 kabel- en leidingbeheerders zijn toegetreden tot het systeem. Grote afwezigingen zijn momenteel de transporteurs door middel van Pipeline (Fluxys e.d.).

Bouwunie is uiteraard tevreden met deze initiatieven, maar het is onvoldoende en geeft voorlopig geen rechtszekerheid aan de aannemers. Er is dringend nood aan één overkoepelende website die juridische zekerheid geeft. Nutsbedrijven die niet meewerken aan dit initiatief doen dit op eigen risico. Wanneer hun infrastructuur beschadigd wordt, zullen zij opdraaien voor de gevolgen. Het laatste waar nu nood aan is, is het bestaan van verschillende webapplicaties naast elkaar waardoor de aannemer verplicht wordt naar meerdere websites te surfen om de informatie te bekomen. Naast de initiatieven van KLIP en KLIM, bestaan er ook nog particuliere initiatieven van nutsbedrijven, zoals van PIDPA, Interelectra, AWW, Eandis,...

Men mag immers niet vergeten dat het hier nog altijd maar handelt om een essentiële, doch slechts eerste stap om het probleem op te lossen. Ook na het opstarten van KLIP of KLIM zal de aannemer nog steeds decimeters plannen moeten doorworstelen, geconfronteerd worden met kabels of leidingen waarvan men de herkomst niet kent, te weinig plaats in de ondergrond om veilig te kunnen werken, onduidelijkheid over welke leidingen nog in dienst zijn en welke niet, enz.

Een verontrustende tendens is dat bepaalde nutsmaatschappijen menen dat de aannemers zelf hun plannen moeten afprinten, i.p.v. ze hen op te sturen. Wanneer aannemers verplicht worden naar verschillende websites te surfen en daar zelf de plannen te downloaden en af te printen, zijn we ver van huis. Dit zal ontzettend veel tijd en geld kosten. Pas wanneer alle informatie op één website elektronisch wordt aangeboden, is dit interessant!

Het actieplan van Bouwunie om het aantal schadegevallen te doen dalen, blijft nog altijd actueel!

- Eén aanspreekpunt voor de aannemers om te weten wie waar welke ondergrondse nutsinfrastructuur heeft liggen. Met KLIP en KLIM werden de eerste stappen gezet.
- Digitaal aanvragen van de liggingsplannen die dan binnen de 48 uren worden opgestuurd door de nutsmaatschappijen.
- Nutsmaatschappijen die niet aangesproken werden of die nalaten hun plannen op te sturen, doen dit op eigen risico.
- Liggingsplannen worden altijd gratis opgestuurd aan de aannemers.
- Aanwijzing geven van de ligging van de huisaansluitingen via een plaatje aan de huisgevel
- Bescherming van de kabels via bv. afdekpannetjes
- Wegnemen van verlaten leidingen

Op de langere termijn vraagt Bouwunie werk te maken van volgende punten :

- Uniforme registratie van de nutsinfrastructuur in het GRB (Grootschalig Referentiebestand)
- Verplichte oplegging aan alle nutsbedrijven
- Correcte plannen met een minimaal voorbehoud
- Eén plan waarop alle nutsinfrastructuur werd ingetekend

E.

GRONDVERZET

Deze regeling is volledig van kracht sinds 1 april 2004. Volgende knelpunten blijven tot op heden bestaan :

1. Onmogelijkheid een correcte prijs te geven

a. **De milieuhygiënische kwaliteit van de af te voeren grond is niet altijd gekend.**

Het belangrijkste voordeel van de nieuwe wetgeving is dat ze de problematiek van de kwaliteit van de grond duidelijk heeft gesteld. Alvorens grond wordt afgevoerd, moet nagegaan worden of deze niet verontreinigd is. Dit om te vermijden dat elders nieuwe bodemverontreiniging wordt veroorzaakt. Wanneer de kwaliteit van de grond niet gekend is, kan men onmogelijk een correcte prijs geven. Bouwunie vraagt dat de bouwheer zou verplicht worden de kwaliteit van de af te voeren grond voorafgaand mee te delen aan de aannemer. Een optie zou zijn het technisch verslag verplicht bij de aanbestedingsdocumenten te voegen zoals dit nu het geval is voor het veiligheids- en gezondheidsplan van de veiligheidscoördinator ontwerp.

Wanneer de kwaliteit gekend is, zijn er **onvoldoende betaalbare afzetgebieden** om de grondoverschotten naar toe te brengen. Het ophogen van lager gelegen terreinen is een optie, maar kan in de praktijk niet altijd worden toegepast omdat de stedenbouwkundige vergunning te lang op zich laat wachten. Bouwunie stelt dan ook voor dat in de toekomst de opdrachtgevers in hun bestekken reeds aangeven waar men de grond naar toe kan brengen. Dit zal de oneerlijke concurrentie op dit punt vermijden en iedereen toelaten op gelijke basis in te schrijven.

b. De regelgeving grondverzet wordt nog op een zeer diverse en inconsistente manier opgenomen in de **bestekken**. Er is vaak tegenspraak tussen bv. technisch verslag, zoneringsplan, beschrijvende opmetingsstaat, samenvattende opmetingslijst,... Ontwerpers en besturen hebben hier duidelijk nood aan eenvoudig toepasbare richtlijnen vanuit de overheid. Daarnaast is het ook zo dat nogal wat technische verslagen een zoneringsplan bevatten dat een waar lappendeken vormt. Dergelijke zoneringsplannen zijn in de praktijk dikwijls niet uit te voeren. Er moeten dus bij de aanbestedingsdocumenten duidelijke uitgravingsplannen worden gevoegd.

c. Bouwunie pleit voor een verdere **sensibilisering** en eenvoudiger regelgeving vanuit de overheid

2. Maximaal hergebruik van grond

Een ander knelpunt is de nog altijd aanwezige tendens om in bestekken voor bv. de aanleg van nutsinfrastructuur de afgegraven grond te vervangen door zand. Dit is volgens Bouwunie enkel te verantwoorden als dit nodig is om bouwtechnische redenen, zo niet moet de uitgegraven grond opnieuw ter plaatse worden hergebruikt. Proper zand gebruiken in de plaats van vervuilde grond bij de aanleg van wegenis, riolering en nutsleidingen is uit den boze daar bij een stijging van de grondwaterstand tot haar initieel hoogtepil na de beëindiging der werken het nieuw gebruikte zand onmiddellijk wordt verontreinigd door de invloed van de verontreinigde grond ernaast of eronder waardoor het grondwater de vervuiling ook verspreidt in het propere zand. Op deze wijze creëert men nog meer vervuilde grond dan voorheen.

Bouwunie hoopt op een verbetering van de nieuwe (op komst zijnde) regelgeving.

F. PROBLEMATIEK GEMEENSCHAPPELIJKE SLEUF

Omdat men van oordeel is, dat wanneer bepaalde nutsinfrastructuur in één sleuf wordt gelegd, er minder hinder zou ontstaan en er sneller kan gewerkt worden, wordt er meer en meer overgegaan tot het werken in gemeenschappelijke sleuf. Er wordt een sleuf gegraven en de waterleiding, gasleiding, elektriciteitskabels, telefoonkabel,... moeten hierin worden gelegd. Dit dient echter door verschillende aannemers voor verschillende opdrachtgevers te gebeuren. En hier wringt het schoentje.

Men vraagt aan één aannemer – de pilootaannemer – het werk uit te voeren voor verschillende nutsbedrijven maar hij heeft meestal geen contract met al deze maatschappijen. Hij dient de kosten voor deze gemeenschappelijke sleuf aan de verschillende nutsbedrijven door te rekenen volgens een verdeelsleutel waarvoor meestal geen wettelijke basis is.

Dit verloopt niet steeds op een vlotte manier en brengt dikwijls betalingstermijnen met zich van zes maanden en meer. Overleg met de verschillende nutsbedrijven dringt zich op. De praktijk leerde ons immers dat werken in gemeenschappelijke sleuf niet noodzakelijk sneller verlopen en meestal niet goedkoper zijn.

G. ONEERLIJKE CONCURRENTIE

Binnen deze sector spitst de oneerlijke concurrentie zich toe op het werken met personeel dat is ingeschreven in een verkeerd paritair comité (bv. elektriciens ipv. bouw of groenvoorzieningen), op het werken met schijnzelfstandigen en op het werken met arbeiders uit het voormalige Oostblok.

H. PRIJSSTIJGINGEN BOUWMATERIALEN

Ook deze sector wordt geplaagd door de onvoorspelbare prijsstijging van bouwmaterialen en de onmogelijkheid dit door te rekenen in de prijs.

Met ingang van 19 januari 2007 treden twee nieuwe Vlaamse omzendbrieven in werking. De omzendbrieven voorzien in een vergoeding voor het door aannemers geleden verlies ingevolge de prijsstijgingen van petroleumbitumen bij de aanleg van bitumineuze wegverhardingen – Omzendbrief MOW 2007/01 en van koper (voor kabels en toebehoren) – Omzendbrief MOW 2007/02.

Bouwunie is tevreden met deze twee nieuwe omzendbrieven omdat de prijzen van heel wat materialen sterk blijven stijgen. Aan deze evolutie zal allicht niet onmiddellijk een einde komen, integendeel. Een omzendbrief die de problematiek van de prijsstijging formeel erkent maakt dat bouwbedrijven hun schade-eis makkelijker aannemelijk kunnen maken bij het opdrachtgevende bestuur. Bovendien roepen de nieuwe Vlaamse omzendbrieven een systeem van supplementaire maandelijkse vergoedingen in het leven, waardoor aannemers dus sneller vergoed worden en niet het einde van de opdracht moeten afwachten.

Bouwunie is verheugd over dit Vlaamse initiatief. Maar minpunt is dat beide omzendbrieven Vlaamse omzendbrieven zijn, en dus uitsluitend van toepassing op dat bestuurlijke niveau. Ook behandelen de omzendbrieven slechts de prijsstijgingen van twee welbepaalde producten. Bouwunie benadrukt - gezien de huidige ongeziene prijsstijgingen van diverse grondstoffen en materialen - de nood aan een algemene rondzendbrief voor alle onvoorzienbare prijsstijgingen van bouwproducten en vraagt alle overheden, zowel de federale als de gewestelijke, om een algemene rondzendbrief uit te vaardigen zodat de aannemers elke onverwachte sterke prijsstijging van bouwproducten of -materialen kunnen doorrekenen. Ook de lagere overheden (zoals gemeenten, kerkfabrieken e.d.) moeten deze omzendbrief kunnen toepassen.

Daarnaast is er ook het fenomeen dat bv. de VMW gedurende het eerste jaar geen prijssherzieningsformule toepast. Zeker in tijden met onvoorspelbare prijsstijgingen van materiaal is dit op voorhand niet in te calculeren. Bovendien gebruiken ze dan ook nog geen aangepaste formule zodat dit een dubbel probleem vormt. Bouwunie vraagt dan ook dat alle besturen aangepaste prijssherzieningsformules zouden toepassen.

I. DIEFSTAL OP DE WERF

Deze sector, die altijd buiten werkt, langs de openbare weg, is een gemakkelijk slachtoffer voor diefstallen. Voor hen is het actieprogramma dat Bouwunie uitwerkte samen met de FOD Binnenlandse Zaken en de Federale Politie dan ook van het grootste belang. Samen werd gewerkt aan een globaal plan gaande van preventieve maatregelen tot het opstellen van een centraal register van gestolen voorwerpen waardoor het gevonden materiaal sneller bij de eigenaar belandt. Daarnaast is er de lancering van Influx voor de bouwsector door de Federale Politie. Dit is een informatie-uitwisseling over de mail. Bouwunie signaleert de diefstallen van voertuigen en koper bij de Federale Politie (vermelding plaats van de feiten, het PV-nummer of verdachte handelingen) en andersom bundelt, analyseert en verspreidt de Federale Politie informatie over de modi operandi, verdachte handelingen enz. zodat aannemers verwittigd worden. De influx voor de bouwsector is geen vervanging van een aangifte bij de politie, maar een digitale uitbreiding.

Voor Bouwunie is het van belang dat in de volgende maanden rond de volgende punten actie wordt gevoerd :

- Bouwunie vraagt de registratie van het rollend werfmaterieel bij de Dienst Inschrijvingen Voertuigen (DIV). Op dit ogenblik behoeven een aantal van de voertuigen die het voorwerp uitmaken van diefstal geen nummerplaat. Ingeval van DIV-inschrijving kan de politie deze voertuigen op een efficiënte en snelle manier identificeren. Deze voertuigen zouden kosteloos moeten kunnen ingeschreven worden bij de DIV.
- Constructeurs moeten verplicht worden op een éénvormige manier een identificatienummer aan te brengen op voertuigen.
- Fiscale stimuli voor bedrijven die investeren in “after theft systemen”.
- Overleg met nutsbedrijven om na te gaan hoe diefstal van haspels kan worden voorkomen en hoe het risico kan worden gespreid.

J. OPLEIDING

Een ander probleem waarmee de sector van de infrastructuurwerken kampt, is het **tekort aan goede bouwvakkers**. Deze schaarste blijkt ook duidelijk uit diverse analyses van het Fonds voor Vakopleiding in de Bouwnijverheid en niets voor niets zijn de profielen van wegenwerker, bouwplaatsmachinist en grondwerker opgenomen in de lijst van knelpuntberoepen van de VDAB. In België zijn er elk jaar zo'n 1.500 vacatures voor wegenwerkers. In Vlaanderen 900. De wegenwerker vormt daarmee de derde meest gezochte arbeidskracht in de bouwsector, na de metser en de schrijnwerker.

Op langere termijn vormt de schaarste aan bouwvakkers een bedreiging voor de sector van de infrastructuurwerken en dit kan de groeimogelijkheden van de sector beknotten. Opdat de vervanging van het huidige personeelsbestand niet in het gedrang zou komen, stelt Bouwunie volgende acties voor:

- Implementatie van leerprogramma's wegebouw in het dagonderwijs en de verspreiding van de opleiding wegebouwmachines in het 7^{de} specialisatiejaar BSO over gans Vlaanderen. Vandaag biedt slechts één school (VTI Roeselare) dit aan. Dit aanbod is niet conform de vraag op de arbeidsmarkt.

- Promotie van de Individuele Beroepsopleiding in de Onderneming (IBO) voor de werkzoekenden in de bedrijven zelf.
- Promotie van werkzoekendenopleiding “Wegenwerker” in een opleidingscentrum van de VDAB.

Daarnaast is de opleidingsvraag voor werknemers actief in de wegenbouw en nutsinfrastructuur veel groter dan het opleidingsaanbod. Er is een **manifest tekort aan opleidingscapaciteit bij de werknemersopleidingen**. En de wachtlijsten worden steeds langer. Een van de probleemopleidingen is de veiligheidsopleiding VCA. Meer en meer nutsbedrijven leggen een VCA op aan hun aannemers infrastructuurwerken. Eén van de vereisten uit dat veiligheids- en gezondheidsbeheerssysteem is dat alle bouwvakkers dienen te beschikken over een dergelijk VCA attest en hier wringt net het schoentje.

Bouwunie vraagt dat er voldoende opleidingsmogelijkheden komen voor vorming en opleiding van werknemers. Een substantiële verhoging van de deelname aan opleiding is één van de prioriteiten van Bouwunie in het opleidingsluik van de sectorale CAO die momenteel onderhandeld wordt.

Bouwunie, 7 maart 2007
