



PERSBERICHT

**De bedrijfsleiders binnen de bouwsector
roepen
de overheid op om haar
verantwoordelijkheid
te nemen:
5 dringende maatregelen voor performante
infrastructuur**

Sint-Pieters-Woluwe, 12 mei 2016 - De Vereniging der Belgische Aannemers van Grote Bouwwerken (VBA) publiceert de resultaten van haar jaarlijkse Barometer. En die resultaten zijn matig:

- de tewerkstelling is op drie jaar tijd met 2,67% achteruit gegaan;
- de bedrijfsleiders maken zich zorgen over sociale dumping;
- de staat van de openbare infrastructuur wordt als zorgwekkend beschouwd;
- 48% van de aannemers verklaart geschoolde werkkrachten te willen aanwerven.

VBA maakt van de gelegenheid gebruik om vijf dringende maatregelen voor te stellen om het hoofd te bieden aan de moeilijkheden van de sector en om kwaliteitsvolle openbare infrastructuur te garanderen.

Voor het derde jaar op rij vroeg VBA de aannemers van grote werken naar de gezondheid van hun onderneming en hun vertrouwen in de toekomst. De bedrijfsleiders maken zich zorgen en roepen de overheid op om haar verantwoordelijkheid te nemen.

De tewerkstelling gaat achteruit en het aantal tewerkgestelde arbeiders blijft afnemen

De sector van de aannemers van grote bouwwerken is een historische motor voor de economische groei, maar creëert al sinds 2013 geen banen meer. Het aantal tewerkgestelde personen is immers voor het derde jaar op rij gedaald (-2,67%). Het aantal bedienden en kaderleden neemt toe (+7,01%), terwijl het aantal arbeiders blijft afnemen (-7,52%). Uiteindelijk wordt de volledige keten van onderaannemers beïnvloed door dit banenverlies.

De bedrijfsleiders maken zich grote zorgen

De prijsconcurrentie is de grootste zorg van één baas op twee. Openbare aanbestedingen die voornamelijk toegewezen worden aan de goedkoopste aannemer zetten de aannemers ertoe aan een beroep te doen op gedetacheerde medewerkers waardoor een sterke prijsconcurrentie ontstaat. Door deze concurrentie kunnen de grote aannemers geen werkkrachten meer aanwerven. Even ter herinnering, de gemiddelde loonkost per uur voor een arbeider die onderworpen is aan de Belgische sociale zekerheid bedraagt 36 euro per uur ten opzichte van 25 euro voor een arbeider

van buiten de eurozone. Dit is een verschil van 30% wat nefast is voor de hele sector en de Belgische economie. De bouwsector heeft dus te maken met een verlies van banen van de grote aannemers naar aannemers die een beroep doen op gedetacheerde werknemers (+25%).

De Belgische openbare infrastructuur is het slachtoffer van een gebrek aan investering

De waarde van de infrastructuur van een land is een belangrijke welvaartsindicator. Welnu, in België bleek onlangs dat verschillende openbare gebouwen bijzonder slecht onderhouden zijn. Bij gebrek aan middelen kan de overheid de belabberde staat van tunnels, bruggen en wegen alleen maar vaststellen. Van 2010 tot 2014 kenden de infrastructuurwerken immers een daling van 32%.



De Brusselse tunnels, grotendeels gebouwd in de jaren 50, hebben een levensduur van zo'n honderd jaar, op voorwaarde dat ze regelmatig onderhouden worden. De overheid heeft deze onderhouds- en herstellingswerken onderschat en zelfs verwaarloosd. Er werd een meerjarenbudget van 1 miljard vrijgemaakt om de Brusselse tunnels te renoveren, maar dit programma zal bijna 15 jaar in beslag nemen. De renovatiewerken aan de Leopold II-tunnel zullen bijvoorbeeld niet van start gaan voor 2018.

Hetzelfde geldt voor de scholen die heel slecht onderhouden worden en waarin niet geïnvesteerd wordt. 26% van de Belgische scholen is meer dan een eeuw oud, 70% is ouder dan 45 jaar en de huidige scholen kunnen geen plaats meer bieden aan alle kinderen. Er is ongeveer 2 miljard euro nodig om alle schoolprojecten te verwezenlijken, maar er wordt elk jaar slechts 60 miljoen vrijgemaakt.

Aannemers van werken van burgerlijke bouwkunde betreuren de situatie en reiken heel wat oplossingen aan : de invoering van een systematisch onderhoudsbeleid, publieke-

private samenwerking, privatisering en de integratie van de onderhoudskosten in de bestekken.

37% van de bazen van de bouwbedrijven beweert zich zorgen te maken over het gebrek aan visie en openbare investeringen, dat de aannemers van grote bouwwerken schade berokkent. De vele uitgestelde werven en de spreidingen van prioritaire werven zoals het GEN of de tram in Luik wegen ook zwaar door.

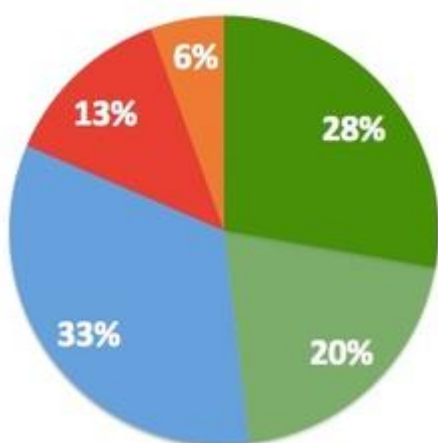


“In België bestaat er geen langetermijnvisie voor de infrastructuur en dit gaat ten koste van de netwerken (spoor, wegen, waterwegen), de economische ontwikkeling, de tewerkstelling en de burgers. Een belasting invoeren op het gebruik van de autosnelwegen is een goede zaak, maar ik hoop dat het geld van deze belastingen dan ook gebruikt wordt voor het onderhoud van het wegennet en niet om bijvoorbeeld de gaten in de sociale zekerheid te vullen”, zo verduidelijkt Marc Peeters, voorzitter van VBA en afgevaardigd bestuurder van BAM België.

De bouwsector besliste dan ook om een sensibiliseringscampagne te lanceren rond het thema *“De toekomst die beloof je niet, die bouw je”* (<http://www.investerenisvitaal.be/nl-BE>)

Bijna één onderneming op twee wil aanwerven als ze werkrachten vindt

De meeste bedrijfsleiders (56%) verklaren vertrouwen te hebben in het socio-economische klimaat en de verderzetting van hun activiteiten gedurende de komende drie jaar (2017-2019). In 2015 verklaarde 68% nog zich zorgen te maken. Deze tegenstelling wordt verklaard door de heroriëntering van een aantal aannemers naar private opdrachten.



Ook inzake tewerkstelling is er een duidelijk verschil met vorig jaar, want bijna de helft van de bedrijfsleiders is van plan om mensen aan te werven in 2016. 20% vreest echter niet voldoende ingenieurs en geschoolde werkrachten te vinden.

Een derde van de aannemers zou hetzelfde aantal werknemers behouden, 19% zou binnenkort personeel moeten ontslaan, soms ten voordele van onderaannemers.

Op langere termijn maken de bazen zich zorgen over het verdwijnen van het Belgische vakmanschap en de nog grotere moeilijkheid om geschoolde werkrachten aan te werven.

- Aanwerven
- Status quo
- ontslaan en een beroep te doen op onderaannemers.
- aanwerven, maar geen bekwaam personeel te vinden
- Ontslaan

De bedrijfsleiders binnen de burgerlijke bouwkunde stellen 5 maatregelen voor om België een performante infrastructuur te bezorgen

Didier Cartage, directeur generaal van VBA: *“De infrastructuur speelt een cruciale rol in de goede werking van een economie. We denken dat het hoog tijd is om een doordacht, overlegd en systematisch beleid te voeren. Alle burgers moeten kunnen genieten van een infrastructuur die de 21^{ste} eeuw waardig is en die de demografische uitdagingen aankan.”*

1. Een sterk beleid inzake investering en openbare infrastructuur

In het kader van het Plan Juncker stelde België een lijst op met investeringsprojecten, waaronder de tram in Luik, samen goed voor meer dan 700 miljoen euro, gespreid over drie jaar.

Deze infrastructuurprojecten bieden België kunnen een performante infrastructuur en creëren een hefboomeffect waardoor de economie weer kan aantrekken.

Een euro die geïnvesteerd wordt in openbare werken levert ongeveer het dubbele op voor de lokale economie; het hefboomeffect binnen de bouwsector is dus veel groter dan dit in om het even welke andere sector *. Een stijging van publieke investeringen is de doeltreffendste manier om de Belgische economie opnieuw te doen groeien.

Op dit moment kreeg slechts één infrastructuurproject de steun van het Plan Juncker. VBA betreurt dat de boekhoudkundige normen van Eurostat publiek-private samenwerkingen (PPS), zoals ze in België bestaan niet aanvaarden.

2. Het toenemend gebruik van publiek-private samenwerking en meer privatisering

Door de huidige behoefte aan investeringen stellen de bedrijfsleiders voor vaker een beroep te doen op publiek-private samenwerking en gedeeltelijke of volledige privatisering om de beperkte investeringsmogelijkheden van de overheid op te vangen. Voorbeeld zijn [Diabolo in Zaventem](#)^[1], dat in 2012 van start ging om de bereikbaarheid van Brussels Airport met de trein te verbeteren, de [A11 in Brugge](#), die een essentiële schakel is in het verkeersnet in West-Vlaanderen en ook de [spoorwegverbinding van de Liefkenshoek](#), die de linker- en de rechteroever van de Antwerpse haven met elkaar verbindt. Deze samenwerkingen laten een betere en flexibelere openbare dienstverlening toe.

3. Systematisch onderhoud

De huidige gebreken tonen aan dat het hoog tijd is om als een goede huisvader te zorgen voor systematisch onderhoud van de infrastructuur om zo de levensduur van het patrimonium te behouden. De integratie van de onderhoudskosten van de infrastructuur (2% van de bouwkost) in de bestekken van nieuwe werven leidt tot een responsabilisering van de partners. Een “meer doordachte, beter uitgevoerde en beter onderhouden” aanpak komt alle partijen (openbare sector, aannemer, burger) ten goede.

De aannemers stellen ook voor om de bestaande infrastructuur te laten onderhouden door de privésector om deze snel performanter te maken.

4. Onderhandelingsprocedures en een concurrentiegerichte dialoog ten koste van de laagste prijs

De meeste offerteaanvragen worden thans toegewezen aan de laagste bidder; deze manier van werken brengt het voortbestaan van de Belgische aannemers in gevaar en begunstigt aannemers die werken met gedetacheerde werknemers. De lage prijs zorgt ervoor dat de levensduur niet gegarandeerd kan worden. De aannemers pleiten voor onderhandelingsprocedures en een concurrentiegerichte dialoog, en ook voor een taxshift voor de bouwsector die de arbeidskosten in België verlaagt met ongeveer 6 euro per uur (nul operatie voor de staat).

5. Dynamisering van de beroepen in de bouw en ontwikkeling van vakmanschap

Het gebrek aan kandidaten voor de bouwsector (zowel voor de technische beroepen als de ingenieursafdelingen) houdt aan en drukt op de productiviteit en de loonkosten. De bedrijfsleiders roepen op tot doeltreffende en snelle politieke actie: vandaag moeten we zorgen voor de kennisoverdracht en de opleiding van de vakmannen van morgen.

Persmap en foto's hieronder beschikbaar:

<https://www.dropbox.com/sh/5nvqd4ybm6735zd/AABLnIMgyAAG-tcffcJaiTAVa?dl=0>

[1] Het project Diabolo, dat geschat wordt op 678 miljoen euro, is de eerste publiek-private samenwerking binnen de sector van de spoorwegen.

**Bron: Onderzoek VUB, 2015*

Over VBA:

VBA, de Vereniging der Belgische Aannemers van Grote Bouwwerken, is de vertegenwoordiger en woordvoerder van de grote bouwbedrijven in België. Haar leden zijn de 60 grootste aannemers, samen goed voor een omzet van 9 miljard euro of 15% van de bouwsector en een tewerkstelling van meer dan 17.000 personen. VBA is lid van de Confederatie Bouw. www.adeb-vba.be



Perscontact

Aurélié Couvreur - Serendipities - aurelie.couvreur@serendipities.be - + 32 497 47 47 69