



Vlaams
Parlement

vergadering **C52 – OPE5**
zittingsjaar 2010-2011

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 28 oktober 2010

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toestand van de Vlaamse wegen

- 2502 (2009-2010)

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de budgettaire prioriteiten inzake wegeninfrastructuur

- 115 (2010-2011)

3

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toestand van de Vlaamse wegen - 2502 (2009-2010)

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de budgettaire prioriteiten inzake wegeninfrastructuur - 115 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Voorzitter, minister, ik ga mijn vraag stellen, hoewel er al een deel aan bod gekomen is tijdens de interessante gedachtewisseling die wij hebben gehad.

U maakt zich zorgen over de toestand van de wegen in Vlaanderen. U deed dat niet alleen in een interview van inmiddels enkele weken geleden, maar u hebt het ook zonet nog in de commissie herhaald. De tijds marge is hier ook al aan bod gekomen. Tegen 2015 wilt u alle snelwegen in een aanvaardbare staat krijgen. Tegen 2020 moeten de gewestwegen volgen.

U hebt zelf ook al aangehaald dat het bedrag van 171 miljoen euro, gebudgetteerd voor 2010, gebaseerd was op het oude, voorgaande rapport. U liet wel uw goede wil zien om tot een correct bedrag te komen, op basis van de cijfers die u op dat moment had en om de achterstand weg te werken. Nu blijkt dat het bedrag hoger ligt en dat u met een tekort zit om de timing te kunnen halen.

Mijn vraag was wat u daarmee bedoelde. Ik zal mijn vragen een beetje aanpassen. Waarom maakt u zich zorgen? Dat hebt u ongeveer al gezegd. Welke bijkomende initiatieven zult u nemen om deze zorgen weg te nemen? Dat hangt natuurlijk ook samen met het budgettaire. U hebt daarnet al gezegd dat u hoopt er nog in te slagen tegen 2015 alle snelwegen in een aanvaardbare staat te krijgen. Ik neem aan dat aanvaardbaar 'goed' of 'niet onmiddellijk problematisch' is. Dat zijn de vragen die overeind blijven uit het debat van daarnet.

Een nieuwe vraag is hoe u omgaat met de streefdatum van 2020. U hebt net al gezegd dat die moeilijker haalbaar zal zijn. Zult u die datum bijstellen? Zal het misschien pas in 2025 lukken om de achterstand op de gewestwegen in te lopen? Zult u nog bijkomende ruimte vragen tijdens de begrotingsbesprekingen? U hebt nu, vers van de pers, een nieuw rapport 2010, waaruit blijkt dat die 171 miljoen euro niet zullen volstaan. Hoe gaat u om met de streefdatum van 2020 voor de gewestwegen? Hoe zult u het blijkbaar bijkomende tekort wegwerken?

Een tweede vraag – er werd daarnet ook al naar verwezen – is hoe u het cyclische onderhoud van onze noorderburen in Nederland, waarvan u naar eigen zeggen zelf jaloers bent, tot stand zult brengen of welke initiatieven u zult nemen om dat de komende jaren te kunnen invoeren.

Over welke projecten hebt u het wanneer u spreekt over investeringen in de mobiliteitsinfrastructuur? Zullen de extra inkomsten van de flitspalen automatisch naar dergelijke investeringen gaan? Investerings in de mobiliteitsinfrastructuur zijn een andere zaak dan investeringen in mobiliteit. Die zijn beperkter, want men spreekt dan enkel over de infrastructuur.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Vooraf wil ik even de context en de modus van mijn vraag situeren, na afloop van het hele debat over Antwerpen en alles wat daar bezig is, onder andere de Oosterweelverbinding en annexen. Wat daar gebeurt, is uiteraard ontzettend belangrijk, vanuit economisch oogpunt, vanuit mobiliteitsoogpunt en voor de leefbaarheid van de stad. Anderzijds leek het budgettaire deel van het verhaal soms het minste van de zorgen te zijn, als ik de regeringsleden daarover bezig hoorde.

Minister, ik stelde een schril contrast vast met de jammerklacht en noodkreet die u in de kranten uitte over wat u nodig hebt voor het onderhoud van de wegen en het inhalen van de opgebouwde achterstand. Dat zal nog een tijd duren. Ik ben de eerste om toe te geven dat u ondertussen daarvoor al inspanningen hebt geleverd, maar er is ook nog altijd een budgettaire put die gevuld moet worden.

U zegt dat wij nog niet meteen uit de problemen zijn. Dat is ook door u daarnet nog even aangehaald. Het zal tijd vergen. De toestand die hier gepresenteerd werd, is inderdaad de toestand van eind 2009. In 2010 hadden wij een ongelofelijk harde winter. U hebt het ook al aangegeven, de situatie zal er dus niet op verbeterd zijn.

Het volgende hebben wij ook al gehoord. Collega De Ridder heeft ernaar verwezen en u hebt het zelf gezegd, net als andere collega's. Er is een bedrag dat wij jaarlijks nodig hebben om de achterstand op te halen en er is het bedrag waarin men normaal moet voorzien voor het structureel onderhoud. Naast wat u hebt, 171 miljoen euro, en daarvoor hebt u al stappen voorwaarts gezet, zit u met dat tekort.

Het is ook het verhaal van het genoeg aandacht krijgen voor uw problematiek in de regering, want zo moet u onze vragen begrijpen. Op de eerste vraag hebt u al een antwoord gegeven. Van de vier vragen blijven vooral mijn tweede en derde vraag over.

Mijn tweede vraag luidt of u bereid bent om werk te maken van een masterplan 2020 voor het totale Vlaamse wegennet. Dat is heel belangrijk, als men weet – en dat weet iedereen hier – dat de wegen eigenlijk de slagader van de Vlaamse economie zijn. Het is ook het enige instrument van de infrastructuur dat wij volledig in Vlaamse handen hebben.

Mijn derde vraag is meer een intentionele vraag, maar het is ook een vraag waarin wij als advocaat van u optreden, in het debat over de begroting, dat u met de regering zult moeten voeren. Zullen er in 2011 extra kredieten worden uitgetrokken ten opzichte van 2010 om de onderhoudsachterstand weg te werken, om ervoor te zorgen dat u op dat vlak uw werk kunt doen? First things first. Heel veel zaken zijn belangrijk, maar de focus is gericht op de economie en de achterstanden die er zijn. Die zijn historisch gegroeid, en voor een stuk verergerd ten gevolge van klimatologische omstandigheden, maar het zijn allemaal objectieve parameters om dat probleem sneller te verhelpen.

Op die twee overblijvende vragen zou ik graag een antwoord krijgen. Op de vierde vraag hebt u al geantwoord. U hebt namelijk gezegd dat 45 percent van het totale budget naar wegenonderhoud gaat. Daarop hoeft u dus niet meer terug te komen.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Voorzitter, minister, net zoals de Oosterweelverbinding, de Kempense noord-zuidverbinding, het tekort aan terreinen voor lawaaierige sporten, het energiearmoedeprobleem en nog vele andere thema's is ook de problematiek van de toestand van de wegen een onderwerp dat met de regelmaat van de klok in deze commissie wordt besproken.

De toestand van onze Vlaamse wegen – wij hebben het daarjuist nog mogen horen –, zowel de snelwegen als de gewestwegen, is niet goed. Ingenieur Roelants heeft daarjuist gezegd dat het aantal wegen in goede toestand stijgt, maar spijtig genoeg ook dat het aantal wegen in gebrekkige en onvoldoende staat eveneens stijgt.

Minister, u hebt in deze commissie terecht al herhaaldelijk opgemerkt dat u een bedroevende toestand hebt geërfd en dat vooral sp.a en Groen! tijdens hun bewind het noodzakelijke onderhoud van onze Vlaamse wegen hebben verwaarloosd. U doet uw best. Dat geef ik volmondig toe, maar de toestand van onze wegen – voor een regio die de ambitie heeft om de logistieke draaischijf van Europa te zijn – is problematisch.

Wij slompen immers al jaren voorbij putten, gaten, bulten en scheuren in het wegdek. Zeker voor motorrijders is deze toestand ronduit levensgevaarlijk. De gebreken aan het

wegennet worden volgens het Agentschap Wegen en Verkeer veroorzaakt door de ouderdom van de wegen, de onaangepastheid van de toen gebruikte materialen aan de huidige verkeersintensiteit en uiteraard aan de jarenlange verwaarlozing van het onderhoud.

Gezien de financiële kosten die de gebreken van het wegennet met zich meebrengen, is het cruciaal dat er snel efficiënte oplossingen worden gevonden. U en het Agentschap Wegen en Verkeer zijn daarmee zeker bezig. Wij moeten echter lessen trekken uit de in het verleden gemaakte fouten. Het hoe en waarom is zeer belangrijk. Daarom bepleit de Vlaams Belangfractie de oprichting van een onderzoekscommissie die niet alleen onderzoekt wat in het verleden fout gelopen is, maar tevens aanbevelingen voor de toekomst formuleert. Wat is uw mening over het nut van een dergelijke onderzoekscommissie?

De voorzitter: Mijnheer Huybrechts, uw laatste vraag aan de minister is een beetje merkwaardig. Als wij een onderzoekscommissie willen oprichten, dan moeten wij dat natuurlijk zelf intern in deze commissie bespreken. Wij kunnen moeilijk aan de minister vragen wat zij vindt van de oprichting van een onderzoekscommissie.

De heer Pieter Huybrechts: Ik vraag of zij al dan niet het nut daarvan kan inzien. Het kan zijn dat de minister zegt om welke redenen dat totaal overbodig is.

De voorzitter: Ik denk dat de laatste vraag zonder voorwerp is. Het spijt mij. Dat is een vraag die het parlement aan zichzelf moet stellen. Dat is geen vraag die men aan de minister moet stellen.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik zal ook mijn antwoord een beetje aanpassen, want het is moeilijk om te switchen tussen het ene en het andere. Mijn antwoord zal misschien korter zijn, want er is al veel gezegd.

Mevrouw De Ridder, toen ik in de krant mijn uitspraak deed, was die nog niet gebaseerd op dat rapport, maar op mijn ervaringen in het rijden op Vlaamse wegen. Ik heb ook ogen. Als ik op de gewestwegen rijd, dan bekijk ik ook wel wat er gebeurt en ik zie dat daar schade is ten gevolge van de winter. Ik heb in alle openheid gezegd dat ik mij zorgen maak over de toestand.

Ik denk dat u dat zeker zult geloven, als u de geschiedenis gehoord hebt van hoe die rapporten hier voorgesteld zijn. Wij hebben inspanningen gedaan om u nu iets te bezorgen dat pas van een paar maanden geleden dateert en waarvan de resultaten nog niet beschikbaar waren. In feite zullen wij trouwens pas volgend jaar echt weten wat de effecten van de winter op de gewestwegen zijn. Er zullen natuurlijk ook alweer heel wat ingrepen gebeurd zijn.

Wat de bijkomende initiatieven betreft, ik denk, mevrouw De Ridder, dat u aanvaardt dat wij daarover voldoende verslag gegeven hebben.

Wat de doelstellingen 2015-2020 betreft, ik vind het belangrijk dat die doelstellingen blijven bestaan. Ik zal u ook zeggen waarom. Ik denk dat wij geprobeerd hebben om toe te lichten dat 2015 voor de snelwegen zou moeten kunnen lukken. 2020 voor de gewestwegen is een grote uitdaging. Ik geef dat toe, maar ik zie geen redenen om vandaag onze ambities bij te stellen. Ik denk dat het goed is dat men daarin consequent is en dat ik ook aan de administratie de kans geef om een plan op te maken.

Ik geef het voorbeeld van vorig jaar. Ik viel van mijn stoel toen in het rapport stond dat ik 170 miljoen euro per jaar moest uittrekken. Ik had toen al heel creatief 134 miljoen euro gezocht. Ik ben erin geslaagd om in de budgetcontrole 25 miljoen euro te krijgen. Wij hebben intern wat verschuivingen gedaan, waardoor wij dat budget halen. Ik denk dat het van belang is dat wij goed kijken hoe en op welk moment wij die verhoging zullen proberen door te voeren.

Ik kan vandaag niet garanderen dat ik in 2011 225 miljoen euro zal hebben voor structureel onderhoud. Ik kan wel al zien dat ik mijn niveau van dit jaar zal kunnen behalen, maar men

zou ook naar een systematiek kunnen gaan waarbij men vanaf 2013-2014 meer investeert in de gewestwegen. Ik denk dat FFEU-middelen... (*Opmerkingen*)

Ik mag daar nu nog geen uitspraken over doen. U bent zelf ook minister geweest, mijnheer Keulen. U weet dus hoe begrotingsbesprekingen lopen, maar ik vind het heel belangrijk dat wij onze doelstellingen behouden en dat wij niet elk jaar, afhankelijk van het rapport, onze doelstellingen bijsturen. Het moet een haalbare kaart zijn. Het mag niet overdreven zijn. Ik denk dat wij moeten proberen om het op een periode van 10 jaar te bekijken.

Daarmee antwoord ik eigenlijk op de vraag over het masterplan. Wij zijn volop bezig met het creëren van het masterplan voor de wegen. Ik ben een woord aan het zoeken. Misschien is 'gezondheidsplan voor de wegen' beter, maar ik kan ook een quiz voor het mooiste woord organiseren. Ik vind het vooral van belang dat wij 2020 als deadline, als eindlimiet stellen, consequent daarnaartoe werken en daar niet veel aan veranderen. Ik moet de administratie dan ook de vrijheid geven om – zij zullen wel de rode lamp doen branden als het echt niet meer anders kan – ook binnen de agentschappen de prioriteiten te heroriënteren.

Tom Roelants zei daarnet dat 45 percent van wat men in de provincies gebruikt, verplicht in structureel onderhoud geïnvesteerd zal moeten worden. Het zou 5 jaar geleden niet mogelijk geweest zijn. Men moet de ambities scherp stellen, zeker in zo'n dossier, om resultaten te halen. Ik voel nu ook bij de administratie een enorme bereidheid om te zoeken naar goede manieren om dat onderhoud te verbeteren.

Inderdaad, mevrouw De Ridder, u hebt dat goed gezien, ik ben jaloers op landen waar een cyclisch onderhoud gebeurt, maar ik kan niemand verwijten dat het cyclisch onderhoud hier nog onvoldoende gebeurt. Men moet er ook eerst voor zorgen dat de wegen in goede conditie zijn, vooraleer men die cyclisch kan onderhouden. Daarvoor moet men budgetten hebben. Wij hebben daarin een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft contacten met de Nederlandse collega's van Rijkswaterstaat, maar er is ook een samenwerking opgezet, niet alleen met Nederland, waarbij het Engelse Highways Agency betrokken is. Er wordt informatie uitgewisseld en er kunnen een aantal onderhoudspilootprojecten opgezet worden.

Een van deze thema's is het asset management, waarin ook het planmatig onderhoud van de weginfrastructuur aan bod komt. Tom Roelants heeft u uitgelegd dat men bezig is met een PMS-systeem. Als men een investering gedaan heeft, dan moet men ervoor zorgen dat die goed en cyclisch onderhouden wordt.

Mevrouw De Ridder, u maakte een link naar de mobiliteitsinfrastructuur en extra inkomsten van flitspalen, als het verkeersveiligheidsbeleid geregionaliseerd zou worden. Ik ben absoluut voorstander van een verdere regionalisering van het beleid inzake verkeersveiligheid en van de overheveling van het Verkeersveiligheidsfonds. Ik heb dat hier ook al gezegd. Men moet die middelen maximaal proberen te besteden, als dat zo zou zijn, voor verkeersveiligheid.

U kent de drie E's van het verkeersveiligheidsbeleid: engineering, education en enforcement, waarbij engineering de onderhoudsinfrastructuur is. De mobiliteitsinfrastructuur is de hardware, zoals dat heet. Maar dat is uiteraard allemaal toekomst. Dat is vandaag nog niet het geval.

Mijnheer Keulen, ik vind inderdaad dat we een Vlaams wegenonderhoudsplan moeten hebben, met doelstelling 2015-2020. We hebben dat ook, en we moeten dat jaar na jaar monitoren en verder verfijnen. Ik zal mijn verantwoordelijkheid nemen om de budgetten in de mate van het mogelijke vrij te maken. Ik maak daar meteen een nuance bij: naast het budget is er ook een probleem van coördinatie en van het aantal werven. Ook dat moet mee bekeken worden.

Wat 2011 betreft, heb ik u uitgelegd dat het mij niet alleen gaat om meer middelen. We hebben ook intern gezocht hoe we kunnen heroriënteren en het 'first things first'-principe

kunnen hanteren. Dat betekent dus dat we investeren in het structurele onderhoud van ons wegennet.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, ik dank u voor het antwoord. Ik noteer dat de voorziene timing 2015-2020 behouden blijft. Ik leid daaruit af dat u zult proberen om de budgetten nog aangepast te krijgen, om meer te kunnen doen dan de 171 miljoen euro die u voorlopig hebt vastgelegd, dat u creatief zult proberen te zijn en dat dat vanaf 2013 of 2014 kan gebeuren. Dat is een belangrijke politieke keuze. De andere politieke keuze zou zijn om alles op de lange baan te schuiven, maar u kiest dus voor een verhoging van de budgetten.

Een ander belangrijk punt is dat u zegt dat u de opbrengst van de flitspalen wilt besteden aan verkeersveiligheid, en niet bijkomend aan openbaar vervoer. Dat is een belangrijke politieke houding, die verschillend is ten opzichte van de houding van anderen in het verleden.

Wij zullen dit als fractie zeer kritisch blijven opvolgen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Crisissen zijn uitdagingen, zei André Leysen destijds. Het was de periode, voorzitter, dat we samen in de provincieraad zaten. Hoe lang is dat geleden? *(Opmerkingen. Gelach)*

Maarten Matienko van VAB had het enkele dagen geleden over FAST-teams voor het onderhoud, gevolgd door het beeld van de twee wegenwerkers die op de E313 met het truweel in de hand putjes vulden met warm asfalt. Dat was dus een idee om een soort EHBO-dienst voor wegenherstellingen te organiseren. Wat vindt u daar zelf van, minister?

Voor de rest vind ik dat u hier een lijn en een visie hebt. Ik hoop dat u uw collega's in de regering kunt overtuigen van deze noodzaak. 171 miljoen euro is historisch gesproken inderdaad een mooi cijfer. Ik geef dat zonder problemen toe. Maar als je dat vergelijkt met bijvoorbeeld de budgetten van De Lijn, zie je ook weer hoe relatief alles is. En dat is dan nog maar binnen uw eigenste departement.

In welke mate zult u gevolg geven aan het idee van die FAST-teams? Wat de mensen van Wegen en Verkeer doen, is natuurlijk het structurele verhaal, en dat moet ook gebeuren, maar voor je iemand structureel opereert, moet je soms ook de wonde stelpen en afbinden, om te vermijden dat de patiënt dood is voor je aan de grondige operatie kunt beginnen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Keulen, ik heb in de media al positief gereageerd op het voorstel van die FAST-teams, omdat ik het idee van een snelle-interventieploeg goed vind. Ik heb daarbij wel twee bedenkingen gemaakt. De beelden van vorig jaar van de mannen die putjes vulden, zullen mij waarschijnlijk nog jaren achtervolgen. Ik vreesde toen dat ik de 'minister van putjes vullen' zou worden, alleen maar door dat beeld.

Het is verschrikkelijk als je dat meemaakt. Mijn administratie had dat absoluut niet gewenst of gewild, maar door een ongelukkige samenloop van omstandigheden is er toch iemand in geslaagd om putjes te vullen op een autosnelweg. Dat is dus zeker geen schering en inslag bij de administratie. Dit jaar mag en zal dat zeker niet gebeuren.

Als er een probleem ontstaat, is het goed om naar de oorzaken te zoeken. Een van de oorzaken hebben we al besproken: er was geen warm asfalt. Onze centrales zijn gesloten tussen 1 december en 1 maart. Ik kreeg dan de reactie dat die in het buitenland wel open zijn, maar wij hadden nu eenmaal geen contracten om ze open te houden. Tom Roelants en zijn mensen hebben daar onmiddellijk op ingespeeld. Zij zullen proberen om tegen de winter van 2011 voor de eerste keer in de geschiedenis een contract af te sluiten waarbij er twee asfaltcentrales open blijven, met een aannemer erbij. Het gaat om één centrale voor Oost- en West-Vlaanderen en één voor de provincies Limburg, Vlaams-Brabant en Antwerpen. Over

een tiental dagen zullen we weten of dat zal lukken. De asfaltcentrales meldden ons dat zij die periode gebruikten voor het onderhoud van de centrale. We zullen dus moeten bekijken of dat georganiseerd kan worden.

Dat was vorig jaar eigenlijk een probleem. We hadden een dermate slechte wegtoestand dat de vrachtwagens aankwamen met koud asfalt. Dat moet je met emmers aanbrenge. Dat zouden we dit jaar niet meer mogen meemaken.

Ik beschouw het openhouden van de centrale met de eraan gekoppelde aannemer of aannemers als een eerste vorm van FAST-team. Daar staat ook in dat de centrales binnen de zoveel uur moeten kunnen opstarten en dat er dan een interventie moet zijn. Dat is natuurlijk niet voor elk putje op elke gewestweg. Dat gaat over de miseries die er zijn op de grote wegen. Putjes vullen zou deze winter een pak minder moeten voorkomen, want als je zo'n centrale openhoudt, kun je, technisch gezien, grotere stroken asfalt aanbrenge. Ik mag niet opnieuw op het terrein van de ingenieurs komen, maar ze melden mij toch dat het voordeel is dat je dan langere stroken kunt aanbrenge. Nu zie je op een aantal gewestwegen en snelwegen plekken, het is alsof ze er met een verfborstel over zijn gegaan. Dat zou de volgende winter niet meer mogen gebeuren. Nu moeten we eerst zien of men enthousiast is voor die aanbestedingen. Ik ga ervan uit dat dit zo zal zijn.

Voor de gewestwegen zijn er ook al vaste aannemerscontracten om herstellingen te doen, ook in de winter. Misschien moeten we daarover wat meer duidelijkheid scheppen. Er is gevraagd om eens te onderzoeken of die contracten wel goed in elkaar zitten, of er voldoende alert wordt gereageerd. Ook hier moet de zaak van twee zijden worden bekeken. Het is natuurlijk bijzonder ondankbaar voor een aannemer die het winteronderhoud doet om een weg die in zeer slechte staat is, te moeten onderhouden. Ik blijf de twee kanten zien. FAST zal nooit een oplossing bieden voor een zeer slecht onderhouden weg. FAST kan een lapje leggen of een snelle interventie bieden in functie van de verkeersveiligheid, maar kan er nooit voor zorgen dat heel slechte wegen in de winter in een superconditie komen.

Het beeld is in elk geval goed. We moeten dit op een pragmatische manier uitwerken. We zijn daar volop mee bezig.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■