



Vlaams
Parlement

stuk **658** (2009-2010) – Nr. 1
ingediend op 22 september 2010 (2009-2010)

Onderzoek naar de gebreken van het Vlaamse wegdek en de mogelijke oplossingen voor die gebreken

Motie

van de heer Filip Dewinter

tot uitoefening van het recht van onderzoek

TOELICHTING

Vaststellen dat er problemen zijn met de toestand van het Vlaamse wegennet, is een open deur intrappen. Al jaren wordt de automobilist geconfronteerd met de erbarmelijke staat van het wegdek in het Vlaamse Gewest. Gezien de kwantiteit en de frequentie van de problemen die zich voordoen, kan terecht worden gesteld dat het hier gaat om een structureel probleem. Een structureel probleem dat bezwaarlijk nog aan toevalligheden kan worden toegeschreven, maar eerder te wijten zal zijn aan gebreken in het wegdek zelf.

Ook de minister kwam onlangs tot die vaststelling. In een interview in De Zondag van 19 september 2010 verwijst de minister naar een nog te verschijnen rapport over de toestand van de Vlaamse wegen. Een rapport dat volgens de minister slechter zal zijn dan het vorige rapport over de toestand van de Vlaamse wegen.

In dit 13e rapport van het Agentschap Wegen en Verkeer over de toestand van het Vlaamse wegennet, dat op 11 maart 2010 werd voorgesteld, kunnen we lezen dat meer dan 10% van de snelwegen en 17% van de gewestwegen in slechte staat is. Daarenboven is nog eens 10% van de snelwegen en 17% van de gewestwegen in erbarmelijke staat. Dat wil zeggen dat het structurele onderhoud op zich al een ruime achterstand heeft opgelopen. Belangrijk om op te merken bij dit rapport is dat de cijfers zijn gebaseerd op bevindingen uit 2007 en 2008. Het rapport houdt dan ook geen rekening met de conditie van de wegen in 2009 en 2010. Er wordt bijvoorbeeld in dit rapport geen rekening gehouden met de gevolgen van de winterschade eind 2009, begin 2010 en uiteraard niet met de recente 'zomerschade'. Na het bovenvermelde interview in De Zondag van 19 september jongstleden mogen we echter het ergste vrezen.

De jaarlijkse winter- en zomerschade waarnaar hierboven wordt verwezen, wijzen op een abnormale temperatuurgevoeligheid van het Vlaamse wegdek. Tijdens de winter veroorzaakt de koude scheuren en gaten in het asfalt. Tijdens de zomer vertoont het wegdek scheuren en bulten die worden veroorzaakt door de warmte. Dat laatste was weer het geval op 11 juli 2010 toen een deel van het wegdek van de E40 nabij Everberg omhoogkwam. De weken daarvoor scheurde of kwam het wegdek omhoog op tal van gewestwegen, onder andere nabij Zaventem, Hasselt en Sint-Katelijne-Waver. Die abnormale temperatuurgevoeligheid van het wegdek komt niet voor in andere Europese landen, waardoor we ook hier een indicatie hebben van gebreken in het Vlaamse wegdek.

In de periode mei 2009 tot juni 2010 ontving het Agentschap Wegen en Verkeer in ieder geval 2322,79 klachten die betrekking hadden op de staat van het wegdek. Dat is 67,7% van het totaal aantal klachten dat het Agentschap Wegen en Verkeer in die periode ontving.

Uitgaande van de cijfers in het 13e rapport zal volgens het Agentschap Wegen en Verkeer jaarlijks 100 miljoen euro noodzakelijk zijn om de wegen te herstellen. Om het achterstallige onderhoud uit te voeren zal per jaar 28 miljoen euro extra nodig zijn in de periode 2010-2015 en 56 miljoen extra in de periode 2015-2020. De kostprijs ten gevolge van de winterschade werd door Vlaams minister van Openbare Werken en Mobiliteit Hilde Crevits op 88.436.000 euro geraamd. De kosten die de zomerperiode zullen veroorzaken, zijn thans nog niet bekend.

Naast de kosten die het herstellen van het wegdek met zich meebrengt, geeft de slechte staat van het wegdek aanleiding tot schadeclaims. In 2009 bedroeg het totale aantal schadeclaims 853 gevallen, goed voor in totaal een kostprijs van 441.132,80 euro aan schadevergoedingen. Tussen januari en mei 2010 ontving de afdeling Juridische Dienstverlening binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken reeds 460 schadegevallen. Als dat tempo aangehouden wordt, dan zullen er in 2010 vier maal meer claims zijn, wat neerkomt op een kostprijs van ongeveer 1,2 miljoen euro.

De gebreken aan het Vlaamse wegennet worden volgens het Agentschap Wegen en Verkeer veroorzaakt door de ouderdom van het wegennet. Het autosnelwegennet dateert van eind jaren 60 en de jaren 70. Het gewestwegennet is gemiddeld nog ouder. Het materiaal dat toen werd gebruikt, zou niet afgestemd zijn op de huidige verkeersintensiteit die de wegen vandaag de dag te verwerken krijgen. Daarnaast zouden er de laatste 20 jaar onvoldoende onderhoudsinspanningen zijn geweest waardoor er een ernstige degradatie van het wegennet zou zijn opgetreden (Verslag over de gedachtewisseling over het rapport-Heleven van 7 december 2009 over de toestand van het wegennet. *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 585/1, p. 7-8).

Naar aanleiding van de gebeurtenissen op de E40 op 11 juli 2010 gaf professor Etienne De Winne (hoogleraar Wegenbouw, Universiteit Gent) echter nog een andere verklaring voor de gebreken aan de Vlaamse wegen. De temperatuurgevoeligheid van onze wegen zou met name worden veroorzaakt door de herstellmethode die wordt gekozen. Vaak wordt de weg hersteld door simpelweg een nieuwe laag asfalt op het beton te leggen. Volgens professor De Winne zou de beste oplossing echter een dubbele laag van gewapend beton met een laag asfalt ertussen zijn. Wanneer het wegennet op die wijze zou worden gerenoveerd, zou dat 30 of 40 jaar meegaan. De gekozen herstelmaatregelen zijn dan ook vaak een druppel op een hete plaat in plaats van een duurzame oplossing (Het Nieuwsblad, 13 juli 2010, p. 2-3).

De Bouwunie verwijst dan weer, in een reactie op de door minister Crevits aangekondigde inhaalbeweging bij het onderhoud van de wegen, steeds te hebben gewaarschuwd dat de stiefmoederlijke behandeling van het structureel onderhoud tot problemen zou leiden en dat op het vlak van de kwaliteit van de uitgevoerde werken en de gebruikte materialen ten onrechte naar de aannemers werd verwezen. Volgens de Bouwunie voeren de aannemers de werken uit conform de bestekken die worden opgesteld door het Vlaamse Gewest. Als de overheid meer kwaliteit wil, dan moet ze grondiger ontwerpen en ook de juiste prijs willen betalen (www.wegenbouw.be/nieuwsbrief/2010/editie04/art0001.htm).

Er kan dan ook worden geconcludeerd dat er over de oorzaken van de gebreken aan het Vlaamse wegennet geen eenduidige verklaring bestaat.

Daarnaast doen dezelfde gebreken zich voor bij zowel oude wegen als bij recent aangelegde of vernieuwde wegen. Goede voorbeelden daarvan zijn de bovenlaag van de recent aangelegde E19 tussen Antwerpen en Brussel die kort na de werken begon los te laten, of het nieuwe wegdek in Oostham, dat kort na de aanleg al vol gaten zit.

Wanneer dezelfde gebreken zich voordoen bij zowel nieuwe en vernieuwde wegen als bij oude wegen, is er een structureel probleem in verband met de wijze waarop er wordt aangelegd en hersteld. Terwijl inderdaad bij oudere wegen een mogelijke verklaring voor de gebreken de slijtage en het feit dat die oudere wegen niet berekend zijn op de moderne verkeersintensiteit, zou kunnen zijn, kunnen die redenen niet worden ingeroepen voor nieuw aangelegde wegen en voor vernieuwde wegen. Daar moet een andere oorzaak spelen.

Ondertussen ligt het Agentschap Wegen en Verkeer al een tijdje onder verscherpt toezicht. Eind 2009 kwam het Agentschap Wegen en Verkeer immers in opspraak toen zijn administrateur-generaal betrokken was in een fraudeonderzoek in verband met de heraanleg van het viaduct van Vilvoorde. Twee jaar geleden kwamen diverse dubieuze contacten tussen ambtenaren van het Agentschap Wegen en Verkeer en contractanten uit de privésector aan het licht. Tijdens hun beroepsloopbaan genoten diverse ambtenaren rechtstreeks en onrechtstreeks diverse voordelen bij privépartners van de overheid. Na het beëindigen van die loopbaan stapten sommige topambtenaren plotseling over naar hun privépartner, waar ze royaal vergoed werden. Daarnaast zouden interne audits uit 2001 en 2004 zijn

gelekt die op malversaties wijzen. In ieder geval kreeg het Agentschap Interne Audit van de Vlaamse Administratie de opdracht om steekproefsgewijs audits te doen naar de werking van het Agentschap Wegen en Verkeer.

Gezien de financiële kosten die de gebreken aan het Vlaamse wegennet met zich meebrengen, is het cruciaal dat er een snelle en efficiënte oplossing wordt gevonden.

Om de gebreken te remediëren is het op de eerste plaats belangrijk dat wordt uitgemaakt wat de oorzaken zijn van die gebreken. Gaat het hier om een verkeerde materiaalkeuze, een foutieve herstmethode, is het de verkeersintensiteit in combinatie met een verwaarlozing van het onderhoud of gaat het om een combinatie van verschillende factoren? Dat onderzoek kan het best verlopen in samenwerking met onafhankelijke deskundigen.

Wanneer de oorzaken bekend zijn, is er daarenboven een dringend onderzoek nodig naar de redenen waarom dergelijke keuzes werden gemaakt. Werden de keuzes gemotiveerd door besparingsdrang, werden er vergissingen gemaakt, is het probleem organisatorisch of is er een verband met de malversaties die de voorbije jaren aan het licht kwamen?

Tot slot moet ook de vraag gesteld worden wie eventueel verantwoordelijk is en of er geen structurele maatregelen moeten worden genomen die de duurzaamheid van het Vlaamse wegennet garanderen.

Enkel op die wijze kunnen voorstellen worden geformuleerd om in de toekomst remedies te implementeren.

Filip DEWINTER

MOTIE

Het Vlaams Parlement,

- overwegende dat:
 - 1° het wegdek van het Vlaamse wegennetwerk gebreken vertoont;
 - 2° die gebreken aanzienlijke financiële kosten voor Vlaanderen betekenen;
 - 3° er onder de betrokkenen verschillende meningen bestaan over de oorzaak of oorzaken van de gebreken;
 - 4° de gebreken zowel voorkomen bij oude wegen als bij nieuw aangelegde en vernieuwde wegen;
 - 5° het Agentschap Wegen en Verkeer in het verleden reeds verscheidene malen in opspraak is gekomen;
- besluit, gelet op het decreet van 1 maart 2002 houdende de organisatie van het parlementair onderzoek en overeenkomstig artikel 84 van zijn reglement, een onderzoekscommissie op te richten, belast met:
 - 1° het in samenwerking met onafhankelijke deskundigen onderzoeken wat de oorzaak is of wat de oorzaken zijn van de gebreken die het Vlaamse wegennet aantasten;
 - 2° het aanwijzen van eventuele verantwoordelijken;
 - 3° het formuleren van aanbevelingen om in de toekomst de duurzaamheid van het Vlaamse wegennet te garanderen;
- besluit dat de onderzoekscommissie haar verslag uiterlijk op 23 februari 2011 zal indienen.

Filip DEWINTER