



Vlaams
Parlement

stuk **826** (2010-2011) – Nr. 1
ingediend op 24 november 2010 (2010-2011)

Gedachtewisseling

over het veertiende rapport ‘Toestand van het Wegennet’

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Griet Smaers

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Filip Watteuw.

INHOUD

I. Situering van het rapport door minister Hilde Crevits.....	4
1. Voorstelling rapport	4
2. Toekomstige rapportering.....	4
II. Toelichting bij de cijfers van de wegennetrappen door AWV-administrateur- generaal Tom Roelants	5
1. Methodiek systematische metingen	5
2. Rapport autosnelwegennet – metingen 2010.....	5
3. Rapport gewestwegennet – metingen 2008-2009	6
4. Nieuwe onderhoudsaanpak door het AWV	7
4.1. Kwaliteit uitvoering	7
4.2. Kwaliteitsvolle bouwplaatsomstandigheden.....	7
4.3. Gecoördineerde aanpak met aandacht voor minder hinder	8
4.4. Overleg en benchmarking	8
4.5. Duurzame materiaalkeuzes	8
4.6. Budget – programmering	8
III. Beleidsmatige conclusies door minister Hilde Crevits.....	9
IV. Bespreking	10
Gebruikte afkortingen	15
Bijlage: De gezamenlijke presentatie bij de toelichtingen	17

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 28 oktober 2010 een gedachtewisseling over het veertiende rapport 'Toestand van het wegennet'. Het rapport is de voortzetting van de jaarlijkse rapporten-Heleven¹, die telkens zijn besproken in de commissie bevoegd voor Openbare Werken. De commissie kreeg het rapport in primeur. Het werd toegelicht door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken en door de heer ir. Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

De gezamenlijke presentatie die beide sprekers bij hun toelichting vertoonden, is als bijlage bij dit verslag opgenomen.

I. SITUERING VAN HET RAPPORT DOOR MINISTER HILDE CREVITS

Minister *Hilde Crevits* stelt dat dit rapport over de toestand van het wegennet, vroeger het 'rapport-Heleven' genoemd, al het veertiende is in de rij, met als doel een globaal overzicht te krijgen van de toestand van het Vlaamse wegennet. De toestand van het wegennet wordt beoordeeld aan de hand van vier parameters: stroefheid, spoor- en trackvorming, vlakheid, beschadigingsgraad. Twee parameters meten de veiligheid, de andere twee het comfort.

1. Voorstelling rapport

Het rapport is enigszins anders opgevat dan in de vorige jaren. De minister heeft de parlementsleden in maart 2010 immers beloofd om de effecten van de winterprik 2010 op de snelwegen nog in 2010 aan hen te presenteren. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is daar ondertussen mee klaar. Daardoor is eigenlijk het veertiende rapport dat over de autosnelwegen 2009, de primaire wegen 2008 en de secundaire wegen 2009 gaat, deels achterhaald. De minister heeft dan ook beslist om het nieuwe rapport snelwegen onmiddellijk in die resultaten te integreren. Vandaag worden dus ineens twee rapporten voorgesteld: het rapport over de autosnelwegen 2009 en 2010 en het rapport over de primaire wegen in 2008 en de secundaire wegen in 2009. De verschillende soorten wegen zullen apart besproken worden, niet alleen omdat de rapporten over een andere periode gaan, maar ook omdat de streefdoelen anders zijn. De minister wil immers de autosnelwegen in orde hebben tegen 2015, de gewestwegen tegen 2020.

De heren Dirk Van Troyen, Margo Briessinck en Ward Poelmans hebben ervoor gezorgd dat het snelwegrapport 2010 vandaag beschikbaar is.

2. Toekomstige rapportering

Voor de snelwegen is het de bedoeling voortaan in het late najaar het rapport van de metingen in het voorjaar te presenteren. Dat geeft AWV de kans zijn investeringsbeleid af te stemmen op de behoeften.

Voor de gewestwegen, de primaire en secundaire wegen is dergelijke snelle rapportering onmogelijk wegens te veel werk. Zowel de primaire als de secundaire wegen vergen elk een jaar werk. Ze worden beurtelings beoordeeld. Die opsplitsing in primaire en secundaire gewestwegen biedt per gebied jaarlijks slechts een onvolledig beeld. Daarom stelt de minister voor om het gehele gewestwegennet per provincie te beoordelen, in een tweejaarlijkse cyclus, bijvoorbeeld Antwerpen, Vlaams-Brabant, Limburg in het eerste jaar, Oost- en West-Vlaanderen in het volgende jaar. Zo komt er om de twee jaar een volledige stand van zaken van het wegennet in één provincie en kan er vlugger gerapporteerd worden over de gevolgen van uitzonderlijke winterprikken en van gedane investeringen.

¹ *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 585/1.

II. TOELICHTING BIJ DE CIJFERS VAN DE WEGENNETRAPPORTEM DOOR AWV-ADMINISTRATEUR-GENERAAL TOM ROELANTS

De heer *Tom Roelants*, administrateur-generaal AWV, presenteert dus twee rapporten. Het eerste gaat over de autosnelwegen. De metingen daarvoor zijn gebeurd in de maanden maart en april van dit jaar. Het tweede geeft een overzicht van de toestand van de gewestwegen. De metingen daarvoor zijn gebeurd in 2009 en 2008. Het deel van 2008 was al opgenomen in het vorige rapport, want de helft van de meetresultaten wordt iedere keer overgenomen uit het vorige rapport en aangevuld met een nieuwe helft. Het doel van het rapport 'Toestand van het wegennet' is in de eerste plaats een zicht geven op de algemene toestand. Het AWV kan op basis van het rapport de onderhoudsbehoeften analyseren, prioriteiten leggen voor herstellingen en beoordelen welke soort herstelling noodzakelijk is – een probleem van stroefheid vraagt een andere herstelling dan een probleem van spoorvorming bijvoorbeeld.

1. Methodiek systematische metingen

Het AWV brengt jaarlijks de toestand van zo'n 3500 kilometer wegen in kaart: het volledige autosnelwegennet en de helft van het gewestwegennet². De indeling in primaire en secundaire wegen stemt niet helemaal overeen met de indeling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Dat is ook een reden waarom het agentschap voortaan per provincie zal meten en niet langer de eigen artificiële indeling in primaire en secundaire wegen zal hanteren.

Het vergt ongeveer twee maanden om de autosnelwegen op te meten. Dat is nu in het voorjaar gebeurd, aansluitend meet het agentschap de gewestwegen. Ook dat is ondertussen bijna afgerond. In de wintermaanden wordt er niet gemeten, maar worden de resultaten verwerkt. Die arbeidsintensieve verwerking is klaar tegen de zomer. De helft van het wegennet in kaart brengen, betekent dus zes maanden meten en zes maanden verwerken. Jaarlijks het volledige wegennet in kaart brengen, is onmogelijk. Het is wel mogelijk, zoals de minister voorstelt, elk jaar het wegennet van bepaalde provincies volledig te beoordelen.

Voor elke hectometer weg worden vier parameters beoordeeld. Elk stuk van de weg krijgt een totaalscore. Het is mogelijk om een index voor Vlaanderen of per regio te berekenen, maar ook per parameter. Zo kan men ook nagaan aan welke parameter de algemene toestand hoofdzakelijk te wijten is.

De beoordeling van de toestand kan omgerekend worden naar een constructiekost, een investeringskost nodig om de gebreken te herstellen. De constructiekost per kilometer geeft de vervangwaarde van het wegennet. Beide factoren vormen dan weer op hun beurt de basis voor de berekening van de budgetten. Er zijn twee types budgetten: het budget om de achterstand weg te werken en het budget voor het normale, structurele onderhoud.

2. Rapport autosnelwegennet – metingen 2010

De spreker behandelt eerst het rapport over de autosnelwegen, gebaseerd op de metingen van maart en april 2010. Uit een vergelijking van de voorbije jaren blijkt dat de onderhoudstoestand van de snelwegen de laatste vier jaar stelselmatig verbetert. Het percentage wegen dat slecht tot zeer slecht is, is het voorbije jaar ook toegenomen. De strenge winter is daar niet vreemd aan. De wegen die nu nog het label 'voldoende' kregen, verdienen bijzondere aandacht van het agentschap. Als er aan die wegen niets gebeurt, schuiven ze stelselmatig op naar de categorieën 'slecht' tot 'zeer slecht'. Wat het rapport niet toont, zijn alle werken die dit jaar zijn uitgevoerd na de meetcampagne.

² Zie ook de gedetailleerde uitleg die de heer Roelants gaf bij een eerdere gedachtewisseling: *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 585/1, p. 5-7.

Een jaarlijks rapport geeft een algemene beoordeling. Die kent aan elke parameter dezelfde waarde toe. 11,3 percent van de autosnelwegen vraagt een onmiddellijke ingreep, in het vorige rapport over het voorjaar 2009 was dat 10,6 percent. Dat aandeel is dus licht toegenomen. 6,8 percent van de autosnelwegen vraagt een ingreep binnen drie jaar, in het vorige rapport was dat 9,5 percent. Dat is dus een afname. 46,7 percent van de autosnelwegen is in normale of uitstekende staat. In het vorige rapport was dat slechts 38,8 percent.

De staat van het wegennet wordt, zoals gezegd, omgezet naar budgetten nodig om het wegennet terug in goede staat te brengen. Het budget om de achterstand weg te werken, wordt geraamd op 168 miljoen euro voor de komende vijf jaar, ongeveer 34 miljoen per jaar. Dat bedrag moet aangevuld worden met de middelen voor het normale onderhoud van de wegen. Daarvoor is er ongeveer 64 miljoen euro nodig. Die berekening is gebaseerd op een driejaarlijkse onderhoudscyclus. Dat betekent dat er jaarlijks 21 miljoen nodig is. In totaal is er voor het onderhoud van de wegen dus ongeveer 55 miljoen euro nodig. In de vorige rapportering in maart was die kost nog op 51 miljoen euro geraamd. AWV zit dus op schema om de achterstand tegen 2015 volledig weg te werken.

3. Rapport gewestwegennet – metingen 2008-2009

Het tweede rapport geeft de toestand van het gewestwegennet in 2008 en 2009 weer. Het aandeel van de gewestwegen dat er goed bijligt, is vooruitgegaan ten opzichte van de vorige rapporten. Het aandeel van de gewestwegen dat er slecht tot zeer slecht aan toe is, is ook toegenomen. Die toename is zelfs groter dan de verbetering. Ook hier is het de bedoeling in te zetten op de wegen die nog net voldoen en daardoor te verhinderen dat ze afglijden naar slecht tot zeer slecht.

18,9 percent van de gewestwegen vraagt een onmiddellijke ingreep, in het vorige rapport was dat 16,9 percent. 14,4 percent van de gewestwegen vergt een ingreep binnen drie jaar, in het vorige rapport 12,7 percent. 18,9 percent van de gewestwegen is in normale of uitstekende staat, in het vorige rapport was dat 16,8 percent. Die laatste verbetering weegt niet op tegen de verslechtingen. De resultaten van de provincie Antwerpen behoeven een nuancering. 90 percent van de beoordelingen van een parameter, namelijk de visuele inspectie, is verloren gegaan door een hardwarecrash. Om het rapport te vervolledigen, is het agentschap teruggevallen op de resultaten van 2007. Gezien de algemene verslechtering, is het rapport voor Antwerpen allicht positiever dan de echte toestand.

De visuele inspecties gebeuren onder meer door de analyse van camerabeelden. Sedert eind 2008 gebruikt de administratie daarvoor een high definition camera op Surveyor. Dat heeft voor- en nadelen. Het voordeel is een correctere meting. Een nadeel is ook dat kleinere defecten die voorheen niet opgemerkt werden, nu de resultaten beïnvloeden. De juiste impact van de andere camera op de resultaten is echter moeilijk in te schatten.

Om de onderhoudsachterstand op de gewestwegen tegen 2020 weg te werken, is er ongeveer 520 miljoen euro nodig, dus ongeveer 52 miljoen euro per jaar. Het normale structurele onderhoud van de gewestwegen is becijferd op ongeveer 365 miljoen euro voor drie jaar, dus ongeveer 120 miljoen euro per jaar.

De doelstelling is de achterstand op de gewestwegen volledig weg te werken tegen 2020. Het agentschap heeft de middelen becijferd, maar het is moeilijk ze juist in te schatten. Het is duidelijk dat de toestand achteruit gaat. Om de doelstelling te halen, zullen er extra middelen nodig zijn. Anderzijds kan het aantal werven per jaar niet eindeloos blijven stijgen. De focus ligt op dit moment op de snelwegen. Eens daar de achterstand weggewerkt is, kan de focus naar gewestwegen gaan. De snelwegen kunnen dan een alternatief bieden voor de grote gewestwegen. Een tweede project dat voorrang heeft, is de inhaalbeweging verkeersveiligheid, het project gevaarlijke punten.

De heer *Jan Peumans* vraagt wat normaal structureel onderhoud precies inhoudt.

De heer *Tom Roelants* zegt dat zowel het wegwerken van de achterstand als het normaal onderhoud structureel is. Het gaat dus niet over het vullen van putten, maar over een grondige ingreep. Bij wegen die er slecht bijliggen, volstaat het immers niet de topklaag te vervangen. Het wegwerken van achterstand betekent sowieso een totale vernieuwing ervan, het volstaat niet de twee topklagen te vervangen. Voor het normaal structureel onderhoud volstaat het een of twee lagen te vervangen om een verdere aftakeling van de weg tegen te gaan. Zo is dit jaar de E17 grondig aangepakt, dit was het wegwerken van een achterstand. Van de E40 tussen Sterrebeek en Bertem is de topklaag vervangen, dat is normaal onderhoud. Beide vormen zijn structureel onderhoud.

4. Nieuwe onderhoudsaanpak door het AWW

Het agentschap heeft in maart een aantal acties aangekondigd om de werking te verbeteren. Het agentschap maakt een onderscheid tussen repetitief onderhoud – het vullen van de putten veroorzaakt door onder andere de winterschade – het vervangen van de topklagen en de structurele renovatie, een drietrapssysteem als het ware. Bij structurele renovatie wordt de weg volledig opgebroken en vervangen.

In maart kondigde de administratie aan werk te maken van volgende aspecten: de kwaliteit van de uitvoering, kwaliteitsvolle werfomstandigheden, een meer gecoördineerde aanpak met aandacht voor minder hinder, vergelijkingen met andere organisaties en andere landen, duurzame materiaalkeuzes, slimme programmering in overeenstemming met de middelen. De heer Roelants wil voor elk van die punten rapporteren wat AWW ervoor heeft gedaan.

4.1. Kwaliteit uitvoering

Om de kwaliteit van de uitvoering te verbeteren, hanteert het agentschap een nieuwe versie van het standaardbestek. Het bestek wordt om de vier tot vijf jaar vernieuwd. De vorige versie dateerde van 2006. Het bestek is in elke provincie voor de eigen administratie, aannemers, studiebureaus, kortom alle betrokkenen, toegelicht. Het bestek met onder andere meer resultaatgerichte voorwaarden zal verplicht worden vanaf 1 april. Zo zal niet langer de samenstelling van bepaalde asfaltlagen opgelegd worden, maar zal de aannemer zich ertoe verbinden een bepaalde kwaliteitsgarantie te bieden. Resultaatgerichte criteria bieden meer garantie op kwaliteit dan louter technische criteria.

Tweede aandachtspunt met betrekking tot de kwaliteit van de uitvoering is de evaluatiedatabank voor aannemers. Om conflicten met de erkenningsregeling te vermijden, is voorzichtigheid aangewezen en het initiatief wordt nog juridisch uitgevlooid. Derde punt is de checklist goede uitvoering, die ondertussen klaar is en op een aantal bouwplaatsen wordt uitgetest. Het is de bedoeling om af te stemmen met andere actoren als Aquafin, met het oog op gemeenschappelijke invoering.

Volgend punt in het kader van de kwaliteit van de uitvoering is de verlenging van de waarborgtermijnen. Zij wordt uitgetest in een aantal proefbestekken. Voor grote investeringsprojecten wordt gewerkt met resultaatbestekken, waarbij de garantie de ganse duurtijd van het contract omvat. Van de werking met design/build (DB) valt weinig winst te verwachten bij het herstel van wegen, wel bij kunstwerken. In juli werden de beloofde aanpassingen aan het asfaltreglement verspreid.

4.2. Kwaliteitsvolle bouwplaatsomstandigheden

Vervolgens bespreekt de heer Roelants de bouwplaatsomstandigheden. Het verplichte projectkwaliteitsplan levert weinig winst op bij kleine en middelgrote werken, maar bij grote werken aan autosnelwegen is het zeker een pluspunt bij de keuze van de aanne-

mer. Voorts werden drie bestaande checklists geïntegreerd in één opvolgingsfiche voor asfalteringswerken. Na enige aanpassingen op grond van tests wordt de definitieve versie verplicht in januari.

Voor de externe ondersteuning van werfcontrole loopt momenteel een nieuwe oproep tot kandidatuurstelling. Hij is verdeeld in zes loten: een per provincie voor werfcontrole en een voor productie- en werfcontrole op het niveau van Vlaanderen. Wat de controle op de controle betreft, heeft Interne Audit (IAVA) met AWV de afspraak gemaakt om een aantal detectietechnieken door te geven, zodat AWV in het kader van de interne controle en de organisatiebeheersing zelf op zoek kan gaan naar risicovolle projecten.

4.3. *Gecoördineerde aanpak met aandacht voor minder hinder*

Het volgende aspect dat de heer Roelants behandelt, is de gecoördineerde aanpak. Er was een groter aantal bouwplaatsen, maar de hinder nam niet in gelijke mate toe. Dat effect werd bereikt door werken te bundelen en af te stemmen. Hij attendeert op het Coördinatiepunt Wegenwerken en op het protocol dat met een aantal partners werd afgesloten. Volgend jaar komt het Pavement Management System (PMS) in gebruik voor de autosnelwegen, dat over enkele jaren automatisch zal aangeven welke werken nodig zijn voor welk wegvak. De vijfjarenplanning wordt verder opgevolgd.

4.4. *Overleg en benchmarking*

Het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw in Sterrebeek (OCW) heeft twee studies opgemaakt om de situatie met de buurlanden te vergelijken. De eerste betreft de waarborgtermijnen, de tweede de opbouw en dimensionering van asfaltwegen. Ze zijn net klaar. Het blijkt dat de richtlijnen op dat laatste vlak niet anders zijn dan in de buurlanden, wat de heer *Jan Peumans* verwondert. Als hij de grens oversteekt naar Nederland of Duitsland, heeft hij de indruk dat hij uit Bulgarije komt. Ook de Franse wegen zijn veel beter onderhouden. Hij is dan ook benieuwd naar de studies.

De heer *Tom Roelants* vult aan dat AWV ook nog zelf bijkomende gegevens over andere aspecten opvroeg in de buurlanden, met name over de bepaling van de staat van de weg, de beoordeling van de toestand van de weg, en de onderhoudsstrategieën. Nog niet alle antwoorden werden ontvangen. De spreker wijst ook op een Europese studie over de geïnvesteerde middelen in het onderhoud van het wegennet. De benchmarking over de controle op de uitvoering van de werken anderzijds heeft nog niet plaatsgevonden.

4.5. *Duurzame materiaalkeuzes*

AWV had de opdracht gekregen om de materiaalkeuze af te stemmen op de verwachte verkeersintensiteit voor zwaar verkeer, duurzaamheid en kostenefficiëntie op lange termijn. Met het oog daarop werden interne richtlijnen verspreid. Bij volledige renovatie van zwaar belaste autosnelwegen wordt principieel gekozen voor beton. Asfalt blijft de keuze bij gedeeltelijke renovatie van bestaande of minder belaste autosnelwegen.

4.6. *Budget – programmering*

Tot slot, wat de programmering betreft, was het de bedoeling om minder putten te vullen en meer toplagen te vervangen. De spreker verwijst daarvoor naar het bestek winterasfalt, waarvoor de prijzen binnen twee weken worden verwacht. Daarin wordt gevraagd om de komende winter twee asfaltcentrales open te houden tussen 1 december en 1 maart. Doel is het contract eind november af te sluiten.

Voorts is de opmaak van het ontwerp van het driejarenprogramma 2011-2013 bezig. Daarin wordt 45% van het jaarlijkse budget uitgetrokken voor structureel onderhoud, wat neerkomt op minstens 135 miljoen euro per jaar. Zoals gevraagd wordt voortaan het deelrapport over de toestand van de autosnelwegen sneller uitgebracht.

III. BELEIDSMATIGE CONCLUSIES DOOR MINISTER HILDE CREVITS

Minister *Hilde Crevits* presenteert haar conclusies.

In 2008 vroeg 10,6% van de autosnelwegen om een onmiddellijke ingreep, terwijl 9,5% binnen drie jaar moest aangepakt worden en 38,8% in normale of uitstekende staat verkeerde. In 2010 bedroegen deze percentages 11,3%, 6,8% en 46,7%. Er is iets minder verbetering merkbaar bij de gewestwegen, waar de respectieve percentages stegen van 16,9% naar 18,9%, van 12,7 % naar 14,4%, en van 16,8 % naar 18,9%. Ze wijst er wel op dat de recentste cijfers 2008-2009 betreffen. In 2010 zijn veel bijkomende investeringen gebeurd, maar anderzijds was ook de voorbije winter zwaar.

Bij de autosnelwegen stijgen dus zowel het aandeel van wegen in onvoldoende staat als dat van wegen in goede staat. Positief is dat voor het vierde jaar op rij de parameters inzake veiligheid erop vooruit gaan. De onderhoudsinspanningen leveren resultaten op, concludeert de minister. Zij herinnert er nogmaals aan dat de grote werken van de voorbije maanden nog niet in rekening zijn gebracht.

Bij de gewestwegen is de conclusie dezelfde: het aandeel wegen in onvoldoende staat stijgt, evenals dat van wegen in goede staat. Ook hier gaan de parameters inzake veiligheid erop vooruit.

De investeringsmiddelen voor zuiver structureel onderhoud werden gestaag opgetrokken van circa 30 miljoen euro in 2004 tot 141 miljoen euro in 2010. De minister toont een diagram met de jaarlijkse stijgingen in die periode. Het budget voor 2010 bestaat uit 116 miljoen euro aan normale kredieten, waarvan 58 miljoen euro voor de autosnelwegen, 46 miljoen euro voor de gewestwegen en 12 miljoen euro voor het herstel van winterschade, eenmalig aangevuld bij de begrotingsaanpassing met 25 miljoen euro. De minister telt daarbij nog 30 miljoen euro aan FFEU-middelen die werden besteed aan doortochten en de herinrichting van kruispunten, en komt zo op een totaal van 171 miljoen euro voor structureel onderhoud. In 2009 ging het nog om 134 miljoen euro.

Vervolgens geeft zij enkele voorbeelden van structureel onderhoud dat werd uitgevoerd op de Vlaamse autosnelwegen in 2010. Het betreft de E40 tussen Sterrebeek en Bertem, de E17 tussen Deinze en Kruishoutem, de A12 van de grens van Vlaams-Brabant tot Aartselaar, de A12-noord tussen Ekeren/Stabroek en Nederland, en de E314 ter hoogte van Heusden-Zolder. Vervolgens presenteert zij een tabel met de resterende, nog voor 2010 geplande werken per provincie.

Ook in 2011 blijkt een aantal grote snelwegprojecten gepland. Zo wordt 31 miljoen euro uitgetrokken voor de E17 in Oost-Vlaanderen. In Antwerpen komt er structureel onderhoud op de E19. In Limburg gaat het om het vak Lummen-Ham van de E313. In Vlaams-Brabant wordt 9 miljoen euro uitgetrokken voor de Brusselse ring. In West-Vlaanderen gaat het om de E403.

De minister concludeert dat de voor 2010 vooropgezette budgettaire doelstellingen voor snelwegen zullen gehaald worden. Ze wijst ook nog een keer op het nieuwe PMS-systeem, dat preventieve, cyclische onderhoudsingrepen zal bevorderen. Anderzijds erkent minister Crevits dat de onderhoudsbudgetten voor gewestwegen niet structureel zijn gestegen. Alle provinciale afdelingen spraken af om 45% van hun middelen aan structureel onderhoud te besteden, maar minister Crevits geeft toe dat daarmee niet het hele gewestwegennet snel in goede staat van paraatheid kan gebracht worden. Misschien kunnen de FFEU-middelen een oplossing bieden, van zodra de gevaarlijke punten zijn afgewerkt. Er kan ook geld komen van de snelwegen, wanneer die in 2015 hun onderhoudsachterstand hebben ingelopen.

III. BESPREKING

Mevrouw *Annick De Ridder* vraagt hoe de minister die deadline van 2015 voor de snelwegen denkt te halen (of die van 2020 voor de gewestwegen), aangezien een berekening leert dat in snel- en gewestwegen samen ongeveer 228 miljoen euro per jaar nodig is voor structureel onderhoud en de verwerking van de bestaande achterstand samen, terwijl bijvoorbeeld in 2009 en 2010 alles bij elkaar respectievelijk 134 en 171 miljoen euro werd ingezet. Omdat er tegelijk besparingen nodig zijn bij de overheid, rijst meer dan ooit de vraag naar wat echt noodzakelijk is. Volgens het lid is ervoor zorgen dat veilig en vlot kan gereden worden, in elk geval een kerntaak.

Tot slot vraagt het lid of resultaatsverbintenissen in de contracten met aannemers, naast de verlening van de waarborgtermijnen, de mogelijkheid bieden om hen tot onderhoudswerken te verplichten.

De heer *Dirk de Kort* waardeert dat de administratie niet alleen de toestand van de wegen beschrijft, maar ook maatregelen voorstelt en dat de minister daaraan conclusies verbindt. Op die manier wordt aan heel wat verzuchtingen van commissie en Rekenhof tegemoetgekomen. Anderzijds miste hij in de uiteenzetting maatregelen die een antwoord bieden op sommige oorzaken van schade aan de wegen, namelijk te zwaar beladen vrachtwagens, congestie en verhoging van de verkeersintensiteit. Over de andere maatregelen is zijn fractie tevreden.

Tot slot vraagt hij waarom voor de provincie Antwerpen geen soortgelijk verhogingspercentage wordt toegepast als voor de andere provincies.

De heer *Dirk Peeters* informeert naar cijfers over de verkeersveiligheid op de slechte weggedeelten, die steeds slechter blijken te worden. Is er een relatie met het aantal ongevallen? Ook hij vindt het verrassend dat de opbouw en dimensionering van de wegen in België beter zou zijn dan in Duitsland. Het lid stelt voor om hierop terug te komen van zodra de bijkomende gegevens uit het buitenland bekend zijn.

De heer *Pieter Huybrechts* wil weten of er een grens is aan het aantal bouwplaatsen dat tegelijk kan opgezet worden zonder het hele verkeer lam te leggen. Hoe berekent men de optimale verhouding? Minder hinder is prachtig, maar de aanpak verloopt niet overal gecoördineerd. Waarom waren er in Bouwel op een zeker moment drie werven tegelijk? En waarom zijn onze wegen temperatuurgevoeliger dan in landen met een extremer klimaat?

Mevrouw *Tine Eerlingen* sluit zich aan bij het voorstel van de heer Peeters over de benchmarking. Objectieve beoordeling van aannemers in een evaluatiedatabank is niet eenvoudig. Wat zijn de criteria: alleen kwaliteit of ook timing en samenwerking? Kan men op basis daarvan een getuigschrift krijgen of geweigerd worden? Is het mogelijk om werken snel uit te voeren zodat verschillende na elkaar aan de beurt kunnen komen in de plaats van tegelijk?

Mevrouw *Karin Brouwers* heeft vragen bij de afstemming met de werken aan gemeentelijke wegen, waarvan zij in het vooruitzicht van de verkiezingen een grote toename verwacht. Beschikt AWW daartoe over voldoende informatie? Er zijn verder nauwelijks gewestwegen in zeer goede staat. Het lid wil daarom weten of men ze niet kan aanpakken tegelijk met de zwarte punten.

De heer *Steve D'Hulster* wil uitleg bij de onderste dia op bladzijde 30. Betekent de kwalificatie 'voldoende' dat onderhoud nodig is binnen de drie jaar? Putten in de wegen bedreigen niet alleen de verkeersveiligheid maar verhogen ook de verzekeringspremies. Klopt de prognose dat in 2010 vier keer meer schadeclaims aan de overheid zullen gericht worden

dan een jaar eerder, samen goed voor 1,2 miljoen euro? Kan men de schade die het vrachtverkeer aan de wegen toebrengt, kwantificeren? Klopt het dat de behoefte voor normaal structureel onderhoud aan de gewestwegen gestegen is van 76 tot 121 miljoen euro per jaar?

Mevrouw *Griet Smaers* stelt tevreden vast dat AWV de aanbeveling van het parlement om aandacht te besteden aan de kwaliteit, ter harte heeft genomen. Hetzelfde geldt voor de coördinatie van werken en minder hinder. Ook zij wijst evenwel op het probleem van de coördinatie tussen verschillende opdrachtgevers. Zo worden de bereikbaarheidsadviseurs van UNIZO vrijwel alleen door AWV geïnformeerd, niet door gemeenten of scheepvaart. Dat kan beter.

Ook mevrouw Smaers wil debatteren als de resultaten van de benchmark bekend zijn, maar belangrijker nog is de vergelijking van de budgetten voor wegenaanleg en -onderhoud. Volgens haar investeert Nederland vier tot vijf keer meer in wegen dan Vlaanderen, ook al erkent zij dat de evolutie gunstig is.

Vervolgens informeert zij hoe de investeringsbudgetten verdeeld worden over de provincies. Wordt daarbij rekening gehouden met de achterstand?

Wordt in de budgetverdeling voor investeringen in 2010-2011 rekening gehouden met de conclusies van het voorgestelde rapport, zoals de aanbeveling om beton te gebruiken op de zwaarst belaste wegen?

De *voorzitter* waardeert ten zeerste dat het parlement de primeur kreeg van de cijfers. Bovendien zijn ze recenter dan in eerdere rapporten. Ook de integratie ervan in de bredere context van de administratie AWV verdient waardering, net als de reservering van 45% van de middelen voor structureel onderhoud. De voorzitter hoopt dat men ook de inspanning doet om zuiniger om te springen met de resterende 55%, zodat meer projecten kunnen uitgevoerd worden. In dat verband wijst hij op de lening van het Waalse Gewest bij de EIB. Moet ook Vlaanderen op zoek gaan naar alternatieve geldbronnen?

Minister *Hilde Crevits* herinnert aan de opdracht, op grond van het vorige rapport, om tegen respectievelijk 2015 en 2020 de snelwegen en de gewestwegen op orde te hebben. Daarvoor was elk jaar een investering van 170 miljoen euro nodig. Zij is daarom op zoek gegaan binnen haar administratie naar middelen voor deze prioriteitstelling. Nu blijkt vandaag uit het nieuwste rapport dat elk jaar 50 miljoen euro meer nodig is. Toch zit het beleid perfect op schema voor 2015. De snelwegen kunnen trouwens niet meer werven tegelijk aan.

Maar het hiaat zit vooral op de gewestwegen. Dat is niet alleen een kwestie van budget. De minister informeerde bij het Coördinatiepunt Wegenwerken hoeveel conflicten met gelijktijdige werken op gemeentelijke wegen zijn vastgesteld sinds 1 januari. Welnu, op 25 oktober waren er dat 1476. Heel veel daarvan kon opgelost worden door de timing wat te verschuiven, waarna toch een honderdtal daadwerkelijke conflicten overbleven. De minister belooft in het komende jaar werk te maken van goede coördinatie. Dat zal zeker nodig zijn als ze slaagt in haar voornemen om nog extra investeringsmiddelen te vinden. De suggestie om in het kader van de zwarte punten, hele zones aan te pakken, neemt ze mee.

Voorts vindt ze dat er vooral gelet moet worden op een goede coördinatie van werken en een goede manier van omgaan met de hele aanpak.

De minister wijst erop dat er voor de zwarte punten een engagement geldt en dat het niet de bedoeling is de rest van de gewestwegen te laten liggen. Het klopt wel dat niet altijd de stroken voor en achter de aangepakte punten worden meegenomen. Men mag niet de hele zone aanpakken bij het wegwerken van zwarte punten. Voor haar moet ook rekening

worden gehouden met de wegen op gemeentewerven. Ook dat vergt een goede coördinatie. Ze plant in 2013 een extra oefening in dat verband. De weg in Oost-Vlaanderen die in 2009 werd uitgeroepen tot slechtste weg in Vlaanderen, is intussen volledig gerenoveerd, merkt de minister nog op. Dat toont aan dat er wel degelijk rekening wordt gehouden met bestaande toestanden. Prioriteiten worden vastgelegd in functie van de noden. Niet alle gemeenten geven de wegenwerken door en niet alle nutsmaatschappijen melden correct wat ze willen doen. Een verplichting of grotere stimuli om dat wel te doen, lijken de minister een optie. Niemand heeft er belang bij om dergelijke wegen en werken niet in de databank op te nemen, besluit de minister. Een goede coördinatie is op alle vlakken essentieel.

De heer *Tom Roelants* stelt dat er in het kader van de benchmark is gevraagd of de voorschriften wel in orde waren en de dimensionering wel goed genoeg was. De resultaten leidden tot een vertrouwen in het feit dat waar de wegen opgebroken en van onder opgebouwd worden, dat op een goede manier gebeurt. Het probleem bestaat erin dat gewoon oplappen van bepaalde wegen niet meer volstaat. Ze zijn in een dermate slechte toestand geraakt dat een complete heropbouw noodzakelijk is geworden. Met de interne voorschriften over hoe een weg moet worden aangelegd, is niets mis.

Er is ook een studie op Europees niveau gebeurd naar de budgettaire aspecten. 26 administraties hebben de cijfers op tafel gelegd en er is discussie ontstaan. Als het zuivere cijfer voor Vlaanderen gedeeld wordt door het aantal kilometer, dan komt men op een gemiddelde uit. Als dat cijfer echter wordt omgerekend naar de breedte van de wegen, en er rekening gehouden wordt met de verkeersintensiteit, dan scoort Vlaanderen minder goed qua investeringen in wegennet in vergelijking met de andere lidstaten. Dat waren voorlopige cijfers, stelt de spreker.

Er werd in het kader van de waarborgtermijn ook gevraagd naar een mogelijkheid om de verantwoordelijkheid voor het onderhoud van de wegen bij de aannemer te leggen, zoals in bepaalde contracten ook voor het werk gebeurt. Dat moest worden onderzocht, en er zijn in bepaalde bestekken ook al voorwaarden opgenomen. Het lijkt de heer Roelants echter onmogelijk om die verantwoordelijkheid 30 jaar lang te laten gelden voor het gewone onderhoud in een pps- of DB-constructie. Dat zou dan enkel kunnen voor zones die volledig heropgebouwd zijn en dan over voldoende grote afstand. Die afstand bedraagt over de stukken die in 2010 hersteld zijn, maximaal 10 tot 15 kilometer. De andere opties, zoals in de bestekken opgenomen, worden bestudeerd.

Inzake de overladen vrachtwagens laat de spreker weten dat er in 2010 twee WIM-installaties geopend zijn: weigh-in-motion, waarmee vrachtwagens rijdend gecontroleerd kunnen worden om ze dan eventueel van de weg te halen en bij een geijkte weeginstallatie te laten wegen. Dat blijkt een veel efficiëntere werkmethode dan voordien. Er zijn nog zeven installaties gepland op korte termijn.

In de correlatie tussen slechte stukken weg en de verkeersveiligheid wegen de veiligheidsparameters het zwaarst, geeft de heer Roelants aan. Het gaat dan om stroefheid en spoorvorming, die de grootste impact ter zake hebben. Bij die parameters is er ook het meest vooruitgang. Als er keuzes moeten worden gemaakt, dan boet men liever in op comfortparameters. Dat is het beleid, voor cijfers moet de spreker intern navraag doen.

Op de vraag naar het aantal werven, de nodige investeringen en hoeveel rek er nog op zit, antwoordt de heer Roelants dat er bewust voor wordt geopteerd om veeleer grotere stukken te doen dan meer stukken. Men is zich er terdege van bewust dat de rek niet eindeloos is. Als er meer middelen beschikbaar zijn, pakt men liever meer aan. Voor het vak op de E17 wilde men oorspronkelijk in twee keer aanbesteden. Dat gebeurt nu in één beweging, stelt de spreker, met het voordeel dat er minder hinder veroorzaakt wordt en er wat ademsruimte komt voor alle andere werven die in die periode lopen. Meer investeren is mogelijk, niet door nog meer werven op te starten, maar wel door met grotere werven te werken.

In het kader van het CPW, het Coördinatiepunt Wegenwerken, worden al de eigen werven verplicht ingebracht en voor de andere werven geldt een uitdrukkelijk verzoek om mee in te stappen. Ideaal zou zijn dat alle partijen die ingeschakeld worden voor werken op het openbaar domein, hun informatie invoeren.

Bij de vraag inzake temperatuurafhankelijkheid, legt de heer Roelants uit dat een weg die in zeer slechte staat is en structureel helemaal opnieuw moet worden opgebouwd, veel gevoeliger is voor allerlei ongemakken. Zowel tijdens de winter als tijdens de zomer is dat vastgesteld. Dat vormt een stimulans voor de structurele heropbouw, gezien de temperatuurafhankelijkheid en de oplapmiddelen van het verleden.

De heer *Pieter Huybrechts* oppert dat dit probleem met de keuze voor andere materialen kan worden weggewerkt. De heer *Tom Roelants* stelt dat de keuze tussen beton of asfalt geen verschil maakt. De wegen in het buitenland die minder temperatuurafhankelijk blijken, zijn gewoon in een betere staat, verzekert hij. De keuze moet worden gemaakt in functie van de belasting en de verwachte belasting van de wegen. Voor bepaalde snelwegen is daarom geopteerd voor betonopbouw, wat niet betekent dat de toplaag niet in een ander materiaal kan worden afgewerkt. Zowel voor beton als voor asfalt is de temperatuurafhankelijkheid onder controle.

Op de vraag over de databank van aannemers en de parameters antwoordt de heer Roelants liever niet in detail op aanraden van juristen. De bedoeling was een systeem van appreciatie van aannemers van werken te hanteren, waarbij wordt bijgehouden of ze de timing gerespecteerd hebben, of kwaliteit, nakomen van afspraken en de controle goed waren enzovoort. Dat bleek niet te stroken met de erkenningsregeling en men is daarom voorlopig van het idee afgestapt. Het is samen met Aquafin, de bouwheren en de andere partners wel bekeken, om het dan samen in te voeren.

Kortere uitvoeringsperiodes en serieel werken of langere uitvoeringsperiodes en vaststellen dat er parallel verschillende werven lopen? Voor elk van de grote werken op de snelwegen wordt al het principe gehanteerd van 24 op 24 uur en 7 op 7 dagen werken. Korter dan dat, is niet mogelijk.

Mevrouw *Tine Eerlingen* wil weten of dat ook geldt voor de werken op gewestwegen.

De heer *Tom Roelants* erkent dat het niet systematisch wordt toegepast. Soms wordt op gewestwegen ook 's nachts gewerkt of in het weekend, maar niet volgens het systeem van de snelwegen. Dat heeft onder meer te maken met sociale beweegredenen.

Het gele deel op de slide op blz. 30 wordt verklaard in het rapport. Het geeft aan welk gedeelte voorsnog in een goede staat verkeert, maar waarvan wordt verwacht dat zonder ingrijpen binnen de volgende drie jaar een deel slecht wordt. Hoe kleiner het gele deel wordt gehouden, hoe kleiner het aandeel van de weg wordt dat de komende jaren slechter wordt. Gerichtte kleinere investeringen voorkomen dat. Daarom wordt voor de normale onderhoudsbehoeften een bedrag berekend over drie jaar.

Cijfers over schadegevallen en dergelijke kunnen te allen tijde worden bezorgd, stelt de spreker.

Inzake de verhouding tussen de belasting van de wegen en de schade die wordt aangebracht geldt nog steeds de algemene wetmatigheid van de vierde macht. De berekening gebeurt nog steeds op basis van een vierdemachtsverhouding.

Hoe springt men om met de verdeling van de middelen? De ingeschreven middelen worden door het agentschap per afdeling verdeeld, rekening houdend met een aantal parameters.

Dat behelst onder meer de staat van de wegen, de verkeersveiligheid, beleidsprioriteiten enzovoort. Het budget per provincie is niet noodzakelijk jaar per jaar identiek.

De heer *Dirk de Kort* gaat terug op zijn vraag over de onderhoudsachterstand van de gewestwegen, waar Antwerpen mee van de slechtste scores haalt. Toch wordt daar zowat het laagste budget voorzien. Moet daar geen correctie gebeuren, vraagt het lid zich af.

De heer *Tom Roelants* weerlegt ten stelligste dat het investeringsbudget voor de afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen het laagste zou zijn van de vijf afdelingen. Er is met de minister afgesproken dat Antwerpen als eerste provincie zal worden aangepakt, precies omdat een aantal gegevens niet gerapporteerd kunnen worden in het licht van de provinciale rapporten waarmee men beoogt te werken in de toekomst. Dat zou de achterstand moeten goedmaken en een correcte en volledige rapportering mogelijk moeten maken.

In hoeverre houden de nieuwste aanbestedingen al rekening met de verbeteracties die zijn opgesomd? De heer Roelants stelt dat in een aantal aanbestedingen voor structureel onderhoud op de autosnelwegen al rekening wordt gehouden met de principes die intern zijn afgesproken over de opbouw in beton of asfalt. Die richtlijn wordt al toegepast en naarmate de richtlijnen klaar zijn, zullen ze ook toegepast worden in de nieuwe bestekken.

Jan PEUMANS,
voorzitter

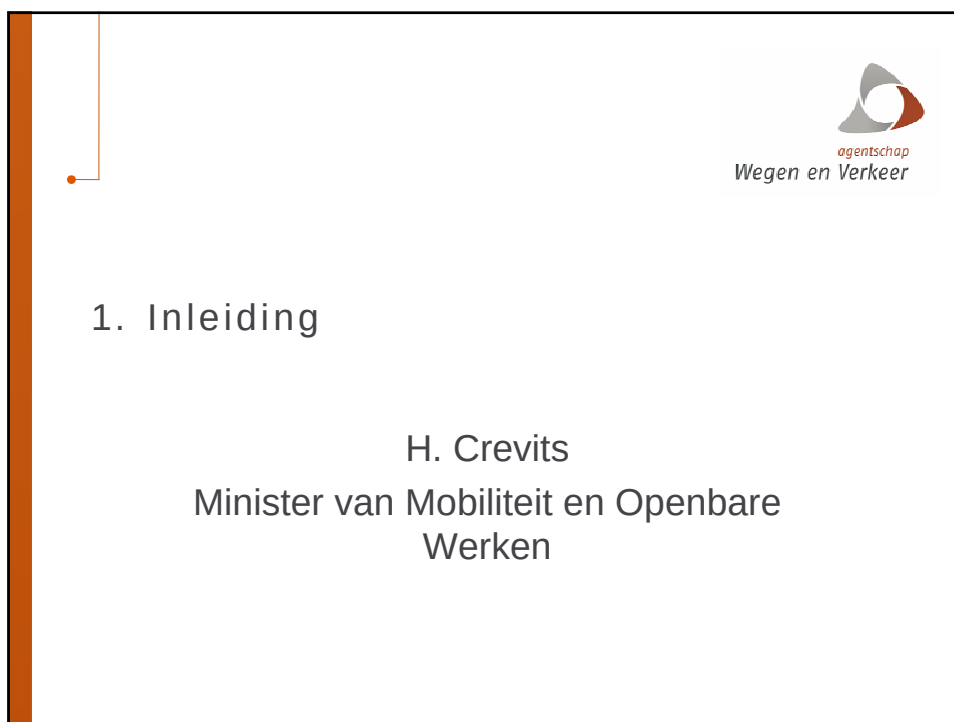
Griet SMAERS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
CPW	Coördinatiepunt Wegenwerken
DB	design/build
EIB	Europese Investeringsbank
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven
IAVA	Interne Audit van de Vlaamse Administratie
OCW	Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw
PMS	Pavement Management System
pps	publiek-private samenwerking
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
UNIZO	Unie van Zelfstandige Ondernemers
WIM	weigh-in-motion

BIJLAGE:

De gezamenlijke presentatie bij de toelichtingen



• Inleiding



agentschap
Wegen en Verkeer

- Voorstelling rapport “toestand van het wegennet”
- Doel: globaal zicht op toestand wegennet
- Meten van 4 parameters
 - **Stroefheid (met Scrim)**
 - **Spoorvorming/trapvorming (met Aran)**
 - **Vlakheid (met Aran)**
 - **Beschadigingsgraad (met Aran)**
- Resultaten gebruiken voor een plan van aanpak onderhoud

3

• Presentatie maart 2010



agentschap
Wegen en Verkeer

Geformuleerde doelstellingen:

‘Onderhoudsachterstand wegwerken in twee stappen’

- **Doelstelling 1: Tegen 2015**
 - Achterstand autosnelwegen volledig weggewerkt
- **Doelstelling 2: Tegen 2020**
 - Achterstand gewestwegen volledig weggewerkt

4

• Vandaag



- Nieuwe beschikbare rapporten:
 - **Autosnelwegen – metingen 2010**
 - Realisatie engagement om versneld over de meetresultaten voor autosnelwegen te beschikken
 - **Gewestwegen – metingen 2009 en 2008**

5

• Toekomstige rapportering



- Aparte rapportering autosnelwegen en gewestwegen
- Autosnelwegennet
 - **Jaarlijkse meting in voorjaar**
 - **Rapport beschikbaar in najaar**
- Gewestwegennet
 - **Tweejaarlijkse meting in zomer/najaar**
 - **Rapport beschikbaar tegen zomer daaropvolgend jaar**
 - **Volledig net per provincie op te meten**
 - Antwerpen, Vlaams-Brabant, Limburg in eerste jaar
 - Oost- en West-Vlaanderen in volgende jaar

6



agentschap
Wegen en Verkeer

2. Toelichting bij de cijfers uit de rapporten “Toestand van het wegennet”

ir. Tom Roelants
Administrateur-generaal AWV,



agentschap
Wegen en Verkeer

Rapport

- Nieuwe beschikbare rapporten:
 - **Autosnelwegen – metingen 2010**
 - **Gewestwegen – metingen 2009 en 2008**
- Doel rapport ‘Toestand van het wegennet’
 - **Globaal zicht geven op algemene toestand**
 - **Analyse van onderhoudsbehoeften**
 - **Prioriteiten leggen voor herstellingen**
 - **Aangeven welke herstelling noodzakelijk is**

Methodiek systematische metingen

• Het Vlaamse Wegennet

- Indeling (≠ RSV)
 - 900 km Autosnelwegen (A-wegen)
 - 2500 km Primaire wegen (N001 – N099)
 - 2600 km Secundaire wegen (N100 – N799)
- Meetprogramma:
 - A-wegen: jaarlijks (gemeten in 2010)
 - P-wegen: 2-jaarlijks, oneven jaren (gemeten in 2009)
 - S-wegen: 2-jaarlijks, even jaren (gemeten in 2010)

Huidige rapporten Toestand van het wegennet



- **Meetperiode in rapporten**
 - A-wegen: meetresultaten 2010
 - P-wegen: meetresultaten 2009
 - S-wegen: meetresultaten 2008
- **Verloop meetcampagne:**
 - 2 maanden meten snelwegen, onmiddellijk verwerking
 - 6 maanden meten gewestwegen
 - 6 maanden verwerking resultaten gewestwegen
- = huidige toestand van de weg
- Geen invloed van verbeteracties 2010

11

Resultaten



- Meetresultaten van de 4 parameters worden, per km, opgelijst
- Omrekening naar index (score) van 0 tot 100
- Indeling in klassen:

Klasse	Index [%]	Beoordeling	Kleurcode
Klasse A	$x \geq 80$	Zeer goed	Blauw
Klasse B	$80 > x \geq 60$	Goed	Groen
Klasse C	$60 > x \geq 40$	Voldoende	Geel
Klasse D	$40 > x \geq 20$	Slecht	Rood
Klasse E	$20 > x$	Zeer slecht	Zwart

- Globale index wordt berekend (= laagste van de 4)
- Grafieken per net, per provincie, per jaar, vb.:
 - Index spoorvorming per jaar
 - Globale index per jaar

12

Behoeftanalyse



agentschap
Wegen en Verkeer

- Vervangwaarde van het wegennet, gebaseerd op de constructiekost per km
- Constructiekost = enkel kost van de wegverharding

	Vervangwaarde (V_{net}) [M€]
Autosnelwegen	1320
Wegen Net 1 (N001, N002, ..., N009 en andere ringwegen)	562,5
Wegen Net 2 (N010, N020, ..., N090)	202,5
Wegen Net 3 (N011, ..., N019, ..., N099)	640
Wegen Net 4 (N100-N799)	910
Vervangwaarde van heel het Vlaamse wegennet [M€]	3635
Geïndexeerde vervangwaarde van heel het Vlaamse wegennet [M€]	5189

13

Behoeftanalyse



agentschap
Wegen en Verkeer

- Berekening benodigde budgetten
- 2 pijlers :
 - **Onderhoudsachterstand:** klasse “onvoldoende” wegwerken
 - **Normaal structureel onderhoud:** klasse “gebrekkig” wegwerken (economisch voordeliger):
 - zorgen dat geen verdere achterstand wordt opgebouwd
 - m.a.w. tijdig herstellen wat nog kan en daarna het overige reconstrueren

14

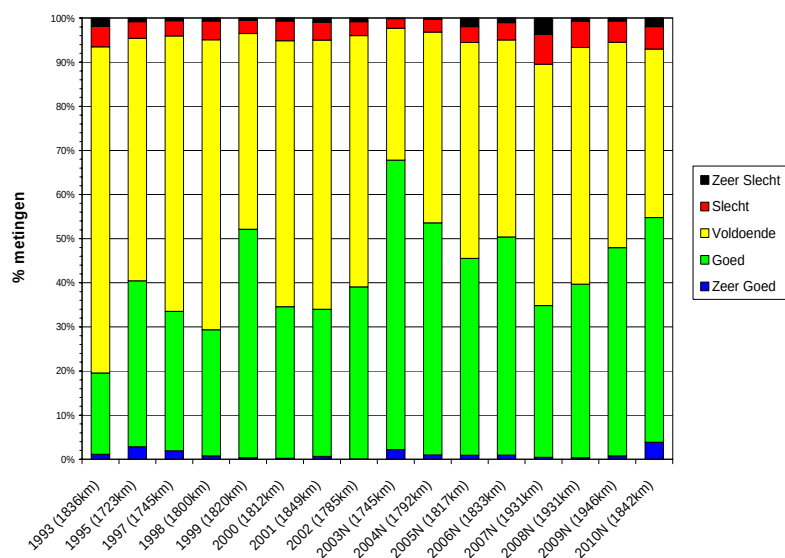


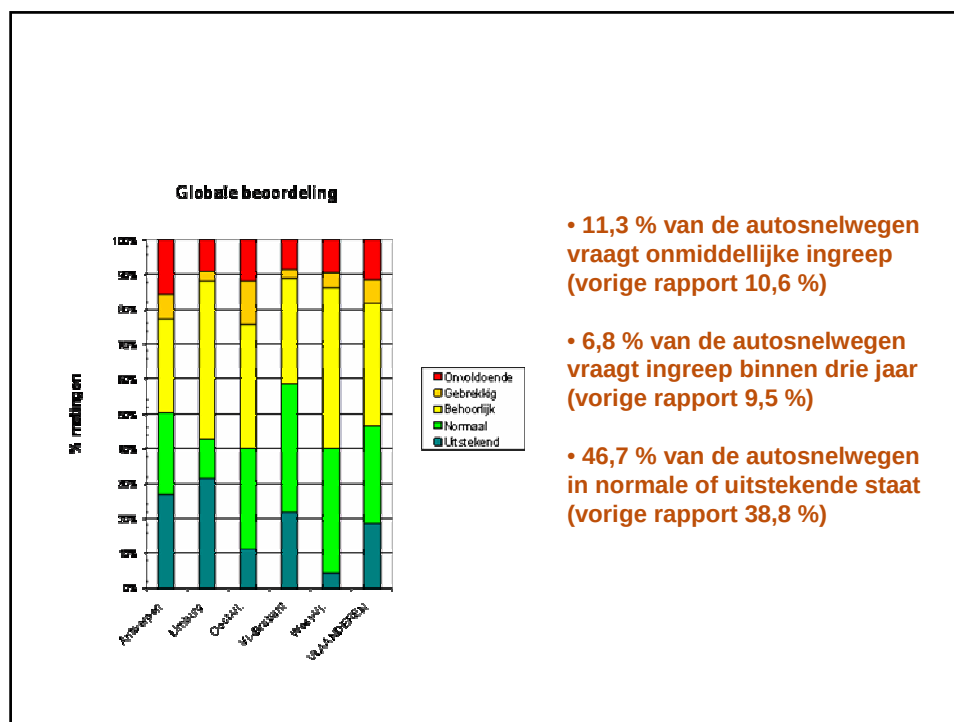
agentschap
Wegen en Verkeer

Rapport 'Toestand van het autosnelwegennet'

Metingen 2010

Globale beoordeling





Rapport autosnelwegen Onderhoudsachterstand



- Onderhoudsachterstand per provincie

	Achterstand (Geïndexeerd)
	[M€]
Antwerpen	67,93
Vlaams-Brabant	26,55
Limburg	15,82
Oost-Vlaanderen	26,76
West-Vlaanderen	31,66
Vlaanderen	168,73

Rapport autosnelwegen Onderhoudsachterstand



- Onderhoudsachterstand per parameter

	Achterstand (Geïndexeerd) [M€]	Relatieve verdeling
Visuele inspectie	131,29	77,81%
Vlakheid	24,50	14,52 %
Spoorvorming	12,48	7,40 %
Stroefheid	0,45	0,27 %
Som van alle parameters	168,73	100,00 %

Structuurparameters: visuele inspectie en vlakheid

Veiligheidsparameters: spoorvorming en stroefheid

19

Rapport autosnelwegen Normaal structureel onderhoud



- Normaal structureel onderhoud per provincie

	Normaal structureel onderhoud (Geïndexeerd) [M€]
Antwerpen	25,32
Vlaams-Brabant	7,25
Limburg	3,62
Oost-Vlaanderen	14,96
West-Vlaanderen	12,81
Vlaanderen	63,96

Behoefte van 64 M€, gespreid over 3 jaar, geeft een behoefte van 21 M€ / jaar.

20

Rapport autosnelwegen Normaal structureel onderhoud



- Normaal structureel onderhoud per parameter

	Normaal structureel onderhoud (Geïndexeerd) [M€]	Relatieve verdeling
Visuele inspectie	32,92	51,48 %
Vlakheid	18,33	28,66 %
Spoorvorming	8,84	13,81 %
Stroefheid	3,87	6,05 %
Som van alle parameters	63,96	100 %

Structuurparameters: visuele inspectie en vlakheid

Veiligheidsparameters: spoorvorming en stroefheid

21

Rapport autosnelwegen Doelstelling



- Doelstelling Autosnelwegen
 - **Achterstand volledig weggewerkt tegen 2015**
- Benodigde kredieten wegverharding
 - **Normaal structureel onderhoud autosnelwegen:**
 - 64 M€ op drie jaar, dus 21 M€ per jaar
 - **Onderhoudsachterstand autosnelwegen:**
 - 168 M€, dus 34 M€ per jaar om deze tegen 2015 weg te werken
 - **Totaal jaarlijks benodigd budget = 55 M€**
- Doelstelling op schema
 - **55 M€ per jaar om de autosnelwegen in goede conditie te krijgen tegen 2015 (vorige rapport 51 M€)**

22



agentschap
Wegen en Verkeer

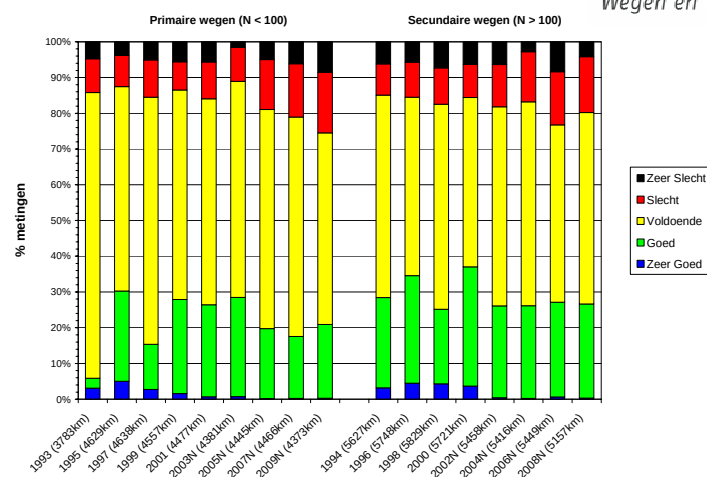
Rapport 'Toestand van het gewestwegennet'

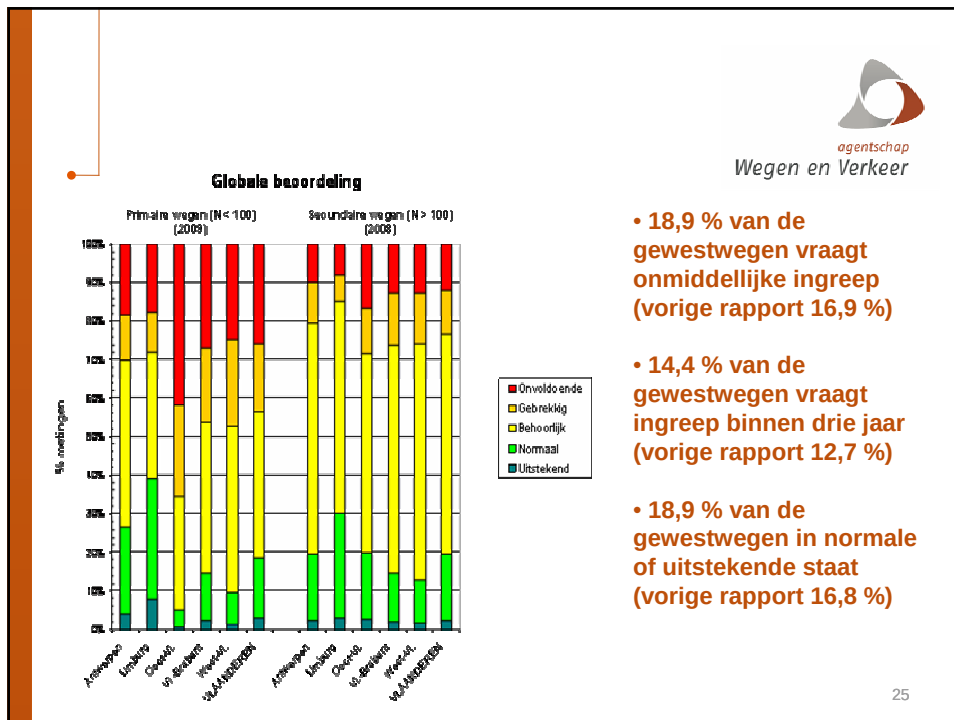
Metingen 2008 – 2009



agentschap
Wegen en Verkeer

Globale beoordeling






 agentschap
 Wegen en Verkeer

Metingen gewestwegen Vergelijkbaarheid

- Verlies metingen visuele inspectie primaire wegen in Antwerpen – aangevuld met metingen 2007
- Nieuwe high definition camera op Surveyor sedert eind 2008 (twee provincies mee gemeten in 2008)
 - **Duidt meer schadegevallen aan, maar schade is correcter gedefinieerd**

→ Impact moeilijk correct in te schatten

26

Rapport gewestwegen Onderhoudsachterstand



- Onderhoudsachterstand per provincie

	Achterstand (Geïndexeerd) [M€]
Antwerpen	57,52
Vlaams-Brabant	78,66
Limburg	60,33
Oost-Vlaanderen	219,43
West-Vlaanderen	103,75
Vlaanderen	519,69

27

Rapport gewestwegen Onderhoudsachterstand



- Onderhoudsachterstand per parameter

	Achterstand (Geïndexeerd) [M€]	Relatieve verdeling
Visuele inspectie	390,84	75,21 %
Vlakheid	89,20	17,16 %
Spoorvorming	30,01	5,77 %
Stroefheid	9,65	1,86 %
Som van alle parameters	519,69	100 %

Structuurparameters: visuele inspectie en vlakheid

Veiligheidsparameters: spoorvorming en stroefheid

28

Rapport gewestwegen Normaal structureel onderhoud



- Normaal structureel onderhoud per provincie

	Normaal structureel onderhoud (Geïndexeerd) [M€]
Antwerpen	31,48
Vlaams-Brabant	59,13
Limburg	39,57
Oost-Vlaanderen	137,38
West-Vlaanderen	96,71
Vlaanderen	364,27

Behoeftte van 364 M€, gespreid over 3 jaar, geeft een behoefte van 121 M€ / jaar.

29

Rapport gewestwegen Normaal structureel onderhoud



- Normaal structureel onderhoud per parameter

	Normaal structureel onderhoud (Geïndexeerd) [M€]	Relatieve verdeling
Visuele inspectie	252,20	69,23 %
Vlakheid	97,54	26,78 %
Spoorvorming	0,19	0,05 %
Stroefheid	14,34	14,34 %
Som van alle parameters	364,27	100 %

Structuurparameters: visuele inspectie en vlakheid

Veiligheidsparameters: spoorvorming en stroefheid

30

Rapport gewestwegen

Doelstelling

- Doelstelling gewestwegen
 - **Achterstand volledig weggewerkt tegen 2020**
- Benodigde middelen moeilijk in te schatten
 - **Toch duidelijk dat toestand achteruit gaat**
 - **Extra middelen zullen nodig zijn**
- Aantal werven per jaar bereikt stilaan zijn limiet
- Focus op dit moment op snelwegen
- Focus kan naar gewestwegen
 - **Als snelwegen in orde zijn**
 - **Inhaalbeweging verkeersveiligheid (project gevaarlijke punten) afgerond is**



agentschap
Wegen en Verkeer

31

Toekomstige rapporteringen 'Toestand van het wegennet'



agentschap
Wegen en Verkeer

• Toekomstige rapporten



- Aparte rapportering autosnelwegen en gewestwegen
- Autosnelwegennet
 - **Jaarlijkse meting in voorjaar**
 - **Rapport beschikbaar in najaar**
- Gewestwegennet
 - **Tweejaarlijkse meting in zomer/najaar**
 - **Rapport beschikbaar tegen zomer daaropvolgend jaar**
 - **Volledig net per provincie op te meten**
 - Antwerpen, Vlaams-Brabant, Limburg in eerste jaar
 - Oost- en West-Vlaanderen in volgende jaar

33

3. Nieuwe onderhoudsaanpak door Agentschap Wegen en Verkeer

Administrateur-generaal AWV,
ir. Tom Roelants

agentschap
Wegen en Verkeer

• Onderhoud via drietrapsysteem

- **Repetitief onderhoud:** putten vullen (o.a. winterschade)
- **Toplagen vervangen:** efficiëntie o.w.v. sneller onderhoud van de weg vooraleer sterke degradatie van de weg (vb. E40 Aalter – Gent)
- **Structurele renovatie van de rijweg:** i.f.v. levensduur van de weg (vb. heraanleg in doorgaand gewapend beton op E17 te Kruishoutem)

35

agentschap
Wegen en Verkeer

• Nieuwe onderhoudsstrategie

- Drietrapsysteem voor onderhoudswerken, met aandacht voor:
 - **Kwaliteit uitvoering**
 - **Kwaliteitsvolle werfomstandigheden**
 - **Gecoördineerde aanpak met aandacht voor minder hinder**
 - **Overleg - Benchmarking**
 - **Duurzame materiaalkeuzes**
 - **Budget - Programmatie**

36

• Kwaliteit uitvoering (1/2)



- Nieuw SB250
 - **Bestek + infosessies voltooid**
 - **Verplicht gebruik vanaf 1/4/2011 voor AWV-bestekken**
 - **O.a. meer resultaatgericht (bv. APO)**
- Evaluatiedatabank voor aannemers
 - **Juridisch advies negatief**
 - **Checklist getuigschrift goede uitvoering**
- Checklist getuigschrift goede uitvoering
 - **Draftversie klaar + test op 5 AWV-werven**
 - **Samenwerking andere Vlaamse actoren**

37

• Kwaliteit uitvoering (2/2)



- Verhogen waarborgtermijnen
 - **Resultaatsbestekken grote investeringsprojecten**
 - **Onderzoek aanpassing en uitbreiding eisen voor langere waarborgtermijn – proefbestekken**
 - **Uitwerken DB-aanpak (weinig winst te verwachten voor ontwerp van wegen, wel voor kunstwerken)**
- Asfaltreglement (TRA64) aanpassen
 - **Aanpassingen werden verspreid via omzendbrief COPRO op 15/06/2010**

38

Kwaliteitsvolle werfomstandigheden (1/2)



- Verplichte opmaak ProjectKwaliteitsPlan
 - **Aanpassing PKP nodig**
 - **Grote werken: enkel meerwaarde als gunningscriterium**
 - **Kleine en middelgrote werken: geen meerwaarde**
- Opvolgingsfiche asfalteringswerken
 - **Integratie van 3 bestaande checklists**
 - **Test checklist op 1 asfaltwerk per provincie**
 - **Verplicht gebruik van 1/1/2011, na evaluatie**

39

Kwaliteitsvolle werfomstandigheden (2/2)



- Externe ondersteuning bij werfcontrole
 - **Nieuwe oproep tot kandidatuurstelling**
 - **6 loten:**
 - 1 per provincie voor werfcontrole
 - 1 voor Vlaanderen met productiecontrole en werfcontrole
- Controle op de controle
 - **IAVA - projectopvolging**
 - **Heeft met AWV afspraak gemaakt om aantal detectietechnieken door te geven zodat AWV zelf op zoek kan gaan naar risicovolle projecten**
 - **Parameters doorgeven**
 - **Binnen organisatiebeheersing en interne controle**

40

Gecoördineerde aanpak met aandacht voor minder hinder



- Meer werven, minder hinder
 - **Bundelen van werken**
 - **Afstemming van de werken in tijd en ruimte**
- Pavement Management System voor de A-wegen
 - **PMS softwaresysteem is besteld**
 - **Eerste model operationeel tegen eind 2011**
- Vijfjarenplanning structureel onderhoud autosnelwegen
 - **Vijfjarenplan met alle geplande grote werken op autosnelwegen**
 - **Hiermee worden grote werven op elkaar afgestemd**

41

Overleg - Benchmarking (1/2)



- OCW heeft twee studies opgemaakt om de situatie met buurlanden te vergelijken, betreffende
 - **waarborgtermijnen**
 - varieert tussen 1 en 7 jaar (nieuwe wegen)
 - België (i.c. AWW):
 - 3 jaar (hoofd- en primaire wegen)
 - 2 jaar (secundaire wegen)
 - **opbouw/dimensioneren van de weg (asfalt)**
 - B even goed als NL
 - B iets beter dan D
 - F geen ontwerpmethode voor zwaar belaste wegen (vermoedelijk omwille van concessies)

42

agentschap
Wegen en Verkeer

• Overleg - Benchmarking (2/2)

- Bijkomende gegevens opgevraagd in NL, D, F betreffende:
 - **Bepaling van de staat van de weg**
 - **Beoordeling van de toestand van de weg**
 - **Onderhoudsstrategieën**
 - Nog geen antwoorden ontvangen
- Andere
 - **De geïnvesteerde middelen in het onderhoud van het wegennet**
- Staat nog open:
 - **De controle op de uitvoering van de werken**

43

agentschap
Wegen en Verkeer

• Duurzame materiaalkeuzes

- Materiaalkeuze i.f.v.:
 - **Verwachte verkeersintensiteit zwaar verkeer**
 - **Duurzaamheid → minder hinder op lange termijn**
 - **Kostenefficiëntie op lange termijn (wel grotere investeringen op korte termijn)**
- Bij volledige renovatie van zwaar belaste autosnelwegen principiële keuze voor beton
- Keuze voor asfalt bij gedeeltelijke renovatie van bestaande of minder belaste autosnelwegen

44

• Budget - Programmatie



- Minder putten vullen en meer toplagen vervangen worden – cfr. Bestek winterasfalt
- Investeringskredieten 2011 – opmaak driejarenprogramma
 - **45 % jaarlijks budget voorzien structureel onderhoud van wegeninvesteringen**
 - **Totaal voorzien bedrag minstens 135 M€**
- Deelrapport toestand van autosnelwegen

45

• 4. Beleidsmatige conclusies

H. Crevits
Minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Conclusies voor autosnelwegen uit rapport



Cijfers metingen 2008

- **10,6 % van de autosnelwegen vraagt onmiddellijke ingreep**
- **9,5 % van de autosnelwegen moet binnen 3 jaar aangepakt worden**
- **38,8 % van de autosnelwegen in normale of uitstekende staat**

Cijfers metingen 2010

- **11,3 % van de autosnelwegen vraagt onmiddellijke ingreep**
- **6,8 % van de autosnelwegen moet binnen 3 jaar aangepakt worden**
- **46,7 % van de autosnelwegen in normale of uitstekende staat**

47

Conclusies voor gewestwegen uit rapport



Cijfers metingen 2007 – 2008

- **16,9 % van de gewestwegen vraagt onmiddellijke ingreep**
- **12,7 % van de gewestwegen moet binnen 3 jaar aangepakt worden**
- **16,8 % van de gewestwegen in normale of uitstekende staat**

Cijfers metingen 2008 – 2009

- **18,9 % van de gewestwegen vraagt onmiddellijke ingreep**
- **14,4 % van de gewestwegen moet binnen 3 jaar aangepakt worden**
- **18,9 % van de gewestwegen in normale of uitstekende staat**

48

Conclusie



- Autosnelwegen
 - **Aandeel wegen in onvoldoende staat stijgt**
 - **Aandeel wegen in goede staat stijgt**
- Positief: parameters op autosnelwegen inzake veiligheid gaan er op vooruit
= resultaat van onderhoudsinspanningen

Metingen dateren van maart – onderhoudsinspanningen 2010 nog niet vervat in deze cijfers

49

Conclusie



- Gewestwegen
 - **Aandeel wegen in onvoldoende staat stijgt**
 - **Aandeel wegen in goede staat stijgt**
- Ook hier gaan de parameters inzake veiligheid er op vooruit

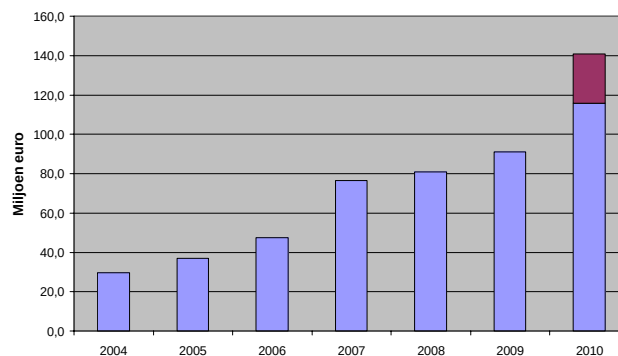
50

Recente inspanningen: Budgetten



agentschap
Wegen en Verkeer

- Investeringsmiddelen voor zuiver structureel onderhoud gestaag opgetrokken van ca. 30 M€ (anno 2004) tot 141 M€ voor structureel onderhoud (anno 2010)



51

Budgetten 2010



agentschap
Wegen en Verkeer

- Voorziene budget structureel onderhoud: 116 M€
 - **Deel Autosnelwegen: 58 M€**
 - **Deel Gewestwegen: 46 M€**
 - **Deel herstellen winterschade: 12 M€**
- Dit totale budget kan binnen de huidige kredieten jaarlijks worden voorzien voor structureel onderhoud
- Begrotingscontrole: 25 M€ extra voor structureel onderhoud
- Andere verbeteringen: doortochten, herinrichting kruispunten, overlagingen i.f.v. geluid: 30 M€
- Totaal: 171 M€ (versus 134 M€ in 2009)

52

Op het terrein



- Structureel onderhoud uitgevoerd op autosnelwegen in 2010
 - **Bijvoorbeeld**
 - E40 Sterrebeek-Bertem
 - E17 Deinze-Kruishoutem
 - A12 heraanleg grens Vlaams-Brabant tot Aartselaar
 - A12-noord tussen Ekeren/Stabroek en Nederland
 - E314 ter hoogte van Heusden-Zolder

53

Concrete projecten: 2010



Provincie	Wegnr.	Van kmpt	Tot kmpt	Richting	Omschrijving	Bedrag
Antwerpen	A12	39,0	54,0	Beide	Structureel onderhoud A12-Noord	3.500.000,00 EUR
Antwerpen	A12	26,3	30,5	Beide	Structureel onderhoud	3.120.000,00 EUR
Antwerpen	E313	9,4	36,0	Beide	Renovatie E313	7.150.000,00 EUR
Limburg	E314	29,0	33,7	Nederland	Volledige renovatie	3.210.000,00 EUR
Oost-Vlaanderen	E17	26,4	37,5	Kortrijk	Structureel onderhoud	16.570.000,00 EUR
Vlaams-Brabant	E314	56,2	68,6	Beide	Overlaging	4.120.000,00 EUR
Vlaams-Brabant	E40	8,3	18,3	Beide	Overlaging en herstel winterschade	13.136.088,75 EUR

Concrete projecten: gepland 2011



Provincie	Wegnr.	Van kmpt	Tot kmpt	Richting	Omschrijving	Bedrag
Antwerpen	E19	12,0	37,0	Brussel	Structureel onderhoud - Zemst	8.000.000,00 EUR
Limburg	E313	48,3	54,6	Beide	Volledige renovatie	21.000.000,00 EUR
Oost-Vlaanderen	E17	37,3	49	Beide	Heraanleg	31.000.000,00 EUR
Oost-Vlaanderen	E17	58,0	96,0	Antwerpen	Herstel KWS-verharding	2.900.000,00 EUR
Vlaams-Brabant	RO	35,4	37,2	Beide	Structureel onderhoud	9.000.000,00 EUR
West-Vlaanderen	E403	44,6	49,0	Beide	Structureel onderhoud	5.000.000,00 EUR

55