

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2007-2008

17 maart 2008

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**– van de heren Frans Peeters, Jos De Meyer en Flor Koninckx, mevrouw Annick De Ridder
en de heren Joris Vandenbroucke en Jan Peumans –**

betreffende het structureel onderhoud van de gewestwegen

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Dirk de Kort**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;

de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens;

de dames Annick De Ridder, Fientje Moerman, de heer Marc van den Abeelen;

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, John Vrancken, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Jan Peumans;

de heer Eloi Glorieux.

Zie:

1479 (2007-2008)

– Nr. 1: Voorstel van resolutie

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie behandelde het voorstel van resolutie betreffende het structureel onderhoud van de gewestwegen (*Parl. St.* VI. Parl. 2007-08, nr. 1479/1) op 11 maart 2008.

1. Toelichting door de heer Frans Peeters, eerste indiener

Het onderhoud van de wegen is al jaren aan de orde in het Vlaams Parlement. Dat blijkt uit de vele vragen, interpellaties, interventies bij begrotingsbesprekingen enzovoort. Algemeen werd en wordt vaak verwezen naar de moeilijke budgettaire toestand van het afgelopen decennium, waardoor op het patrimonium zou zijn ingeteerd. Men ziet een historische verwaarlozing in die afgelopen periode.

Beleidsmatig heeft deze regering zich voorgenomen de trend om te buigen door een investeringsregering te zijn. De minister heeft de noodzaak van voldoende onderhoud onderkend en heeft tijdens de begrotingscontrole in juni 2007 7 miljoen euro extra voor het wegenonderhoud uitgetrokken. Dat is een belangrijk signaal.

De inspanning wordt nu, een half jaar later, voortgezet. Het budget voor structureel onderhoud wordt in de begroting 2008 opgetrokken naar 80 miljoen euro, terwijl het bij het begin van de legislatuur nog 30 miljoen euro bedroeg: een inspanning die recurrent is, zo verklaarde de minister tijdens de begrotingsbesprekingen van november en december 2007.

De oorzaken van de toestand van de wegen liggen niet voor de hand. Is het onderhoud onvoldoende, of verslijten onze wegen gewoon te snel, wellicht sneller dan vroeger, mede door de toename van het aantal verplaatsingen, of de toename van zwaar vervoer en dergelijke?

De toestand van de wegen wordt door veel factoren bepaald: de conformiteit met het bestek, de garantie van duurzaamheid in het bestek, de intensiteit van het gebruik van de weg, de inschatting van het gebruik van de weg (zo werd de ernst van de huidige algemene congestie in geen enkel rapport voorspeld), de controle op overbelading en/of op te hoge snelheden van de weggebruikers, extreme weersomstandigheden, een mogelijk gebrek aan snel onderhoud zodat de degradatie kon versnellen. Zo werd er in de jaren '90 en 2000 bespaard door gebrek aan financiële middelen en werd een historische achterstand opgebouwd.

Natuurlijk zijn er ook de veiligheidsparameters zoals versporing, snelheid, stroefheid enzovoort. In een recente schriftelijke vraag antwoordde de minister inzake slijtage het volgende: "Rekening houdend met het toenemende verkeer, zowel in aantal als in zwaarte en rekening houdend met andere bijkomende parameters, zoals versporing, snelheid enzovoort, kan men stellen dat een correct gedimensioneerde weg nu ongeveer driemaal zwaarder wordt belast." (*Vr. en Antw.* VI. Parl. 2007-08, 7 november 2007 (*Vr. nr.* 122 PEETERS)).

In dat totaalbeeld speelt ook de stijgende kostprijs per kilometer heraangelegde weg mee. Dat beïnvloedt mee de achterstand.

Aan de hand van het rapport 'Toestand van het wegennet' van oktober 2006 en de tabel daaruit die werd opgenomen in de toelichting (*Parl. St.* VI. Parl. 2007-08, nr. 1479/1) kan men vaststellen dat de nu voorziene 80 miljoen euro jaarlijks niet voldoende zal zijn om zelfs op lange termijn het vooropgestelde doel te bereiken. Met 80 miljoen euro jaarlijks zal de toestand zelfs langzaam achteruitgaan. Spreker verwijst naar de tabel. De cijfers moeten natuurlijk geïnterpreteerd worden in functie van de aangehaalde parameters, bijvoorbeeld veiligheid, die men wil inzetten. Hoe dan ook zal in de toekomst een inhaalbeweging tot stand gebracht moeten worden.

Spreker wil zich niet uitspreken over welk toestandsniveau Vlaanderen moet halen. Dat is de taak van de Vlaamse Regering. De algemene conclusie uit de aangehaalde gegevens is dat onderhoud en degradatie elkaar weliswaar in een bepaald evenwicht houden, maar dat de algemene toestand van het wegennet nog op een te laag niveau staat. Een inhaaloperatie om de gewenste toestand te bereiken, is dus noodzakelijk. Die inhaaloperatie is vandaag ingezet, maar er is nog een lange weg af te leggen tot de voltooiing.

Dit voorstel van resolutie strekt er toe inzake structureel onderhoud van wegen een aantal beleidsaanbevelingen te doen. Spreker noemt de belangrijkste op.

Het gewenste toestandsniveau van het Vlaamse hoofdwegennet en de gewestwegen moet worden vastgelegd. Recurrent moeten de nodige middelen ingezet worden om het onderhoud te kunnen bestendigen zodat de kwaliteit afdoende is, waarbij veiligheid, doorstroming en bereikbaarheid een belangrijke plaats innemen.

De rapporten 'Toestand van het wegennet' moeten op periodieke basis opgesteld worden en op een internationaal geijkte basis uitgevoerd worden, zodat er een objectief, vergelijkbaar duidelijk beeld uit kan

worden afgeleid. Dat moet mogelijk maken dat aan de hand van een analyse voorstellen voor oplossingen aangereikt kunnen worden. Uiteraard moet er een integrale benadering zijn voor het onderzoek naar en het hanteren van duurzame technieken voor de aanleg van wegen. Spreker verwijst naar de gewijzigde toestand ten opzichte van tien jaar terug. Die vraagt een andere dimensionering van de wegen.

Verder vragen de indieners dat het actieplan voor meer mobiele controles op overbelading gecontinueerd wordt.

De uitgaven voor het wegenonderhoud moeten beter in overeenstemming gebracht worden met de realisaties op het terrein.

Voorts moet om dat toestandsniveau te bereiken, de in 2007 ingezette meerjarige inhaaloperatie inzake wegenonderhoud voortgezet worden, moeten daarvoor de nodige financiële ramingen en prognoses gemaakt worden, en financiering gezocht worden uit reguliere of alternatieve bronnen. Die financiering mag uiteraard niet ten koste gaan van de inhaaloperatie voor de aanleg van fietspaden en de aanpak van de gevaarlijke punten. Een verhoogde inzet van middelen moet de verkeersveiligheid waarmaken.

Ten slotte vragen de indieners de regering om te onderzoeken of de beprijzing van het wegverkeer een bijdrage kan leveren tot het wegwerken van de onderhoudsachterstand.

2. Bespreking

De heer *Eloi Glorieux* zegt namens de Groen!-fractie dit voorstel te steunen. Spreker heeft wel een bedenking bij de eerste vraag aan de Vlaamse Regering om “het mobiliteitsbeleid, zoals in het Vlaamse regeerakkoord vastgelegd, voort te zetten met de modal shift als streefdoel”. Die modal shift wordt momenteel onvoldoende gerealiseerd. Er is dus meer nodig dan het huidige gevoerde beleid voortzetten. Andere initiatieven zijn misschien ook wenselijk, zoals wegingdeling, wegaanleg, en aandacht voor het stopprincipe, om die modal shift tot stand te brengen. Voor het overige heeft de spreker niets dan lof over dit voorstel.

De heer *Flor Koninckx* merkt op dat er een fout geslopen is in de tabel in de toelichting (*Parl. St.* VI. Parl. 2007-08, nr. 1479/1, blz. 3). Bij de gevolgen bij 100 miljoen euro is weggevallen waarvoor 17 miljoen euro gebruikt kan worden. De heer Frans Peeters antwoordt dat dit als volgt aangevuld moet worden: “Van de middelen kan 17 miljoen euro gebruikt

worden voor het wegwerken van onderhoudsachterstand”.

De heer *Pieter Huybrechts* heeft gelezen dat het Agentschap Infrastructuur becijferd heeft dat zowat 730 km Vlaamse wegen in slechte staat verkeert. Uit allerlei publicaties blijkt dat 15 percent van de verkeersongevallen in ons land te wijten is aan de slechte toestand van het wegdek. Wil men daadwerkelijk het aantal verkeersongevallen terugdringen dan zal men willens nillens meer moeten investeren in een beter onderhoud van de gewestwegen. Ook het Rekenhof stelt dat het onderhoud van de wegen te wensen overlaat en dat de wegbeheerders te weinig investeren. Er is een inhaalbeweging ingezet. Hij verwijst naar minister-president Kris Peeters die op 19 juni 2007 het volgende antwoordde op een vraag om uitleg van het lid over de noodzakelijke investeringen in de weginfrastructuur (*Hand. VI. Parl.* 2006-07, nr. C216-OPE19). Na een jaar inspanningen is Vlaanderen nog niet door de jarenlang opgebouwde achterstand. Volgens het laatste rapport van de afdeling Wegenbouw bedraagt deze achterstand 255 miljoen euro. Ondanks de nu geleverde inspanningen investeert Vlaanderen nog steeds beduidend minder in weginfrastructuur dan de andere Europese landen zoals Nederland en Frankrijk. Het zou gaan om iets meer dan 1 percent van het bruto binnenlands product. Nederland en Frankrijk investeren daarentegen ongeveer 3,2 percent van het bbp in wegenonderhoud. Berekeningen hebben uitgewezen dat vijftien jaar na de aanleg van de weg de schade met relatief lichte ingrepen kan worden verholpen. Wanneer men nog eens vijf jaar wacht met de herstellingswerken is de weg zo versleten dat enkel een nieuw wegdek redding kan brengen. Dat is uiteraard een zeer dure aangelegenheid.

Dat de meerderheid nu met een voorstel van resolutie een aantal beleidsaanbevelingen wil doen inzake structureel wegenonderhoud, is veelzeggend ten aanzien van de Vlaamse Regering, vindt de heer Huybrechts. Spreker begrijpt dat men de eigen minister niet hard onder druk wil zetten. Daardoor krijgt men echter een goedbedoeld maar iets te vrijblijvend voorstel van resolutie. Zoals de heer Frans Peeters zelf aanhaalde: met 80 miljoen euro jaarlijks voor onderhoudswerken zal men er niet komen. Er moet meer gebeuren. Beter iets dan niets, maar men mag niet te vlug tevreden zijn, vindt het lid.

Mevrouw *Annick De Ridder* vraagt extra aandacht voor punt 6° van de vragen aan de regering. Een aantal bedragen worden gereserveerd in de begroting, maar de realisatie blijft achterop. Voor de Open Vld-fractie is het belangrijk dat dit wordt rechtgetrokken. Ten tweede is het belangrijk dat er niet enkel naar de reguliere begroting wordt gekeken maar dat ook op zoek gegaan wordt naar alternatieve

bronnen, vormen van pps, voor het wegwerken van die achterstand.

3. Stemming

Het voorstel van resolutie betreffende het structureel onderhoud van de gewestwegen wordt aangenomen met 7 stemmen bij 3 onthoudingen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Dirk DE KORT

Marc VAN DEN ABELEN
