

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



stuk **585** (2009-2010) – Nr. 1
ingediend op 22 juni 2010 (2009-2010)

Gedachtewisseling

over het rapport-Heleven van 7 december 2009
over de toestand van het wegennet

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heer Jan Roegiers

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 Bart Martens, Jan Roegiers;
mevrouw Sophie De Wit, 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 Patrick Janssens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Lies Jans;
de heer Marc Vanden Bussche;
de heer Filip Watteuw.

INHOUD

I.	Situering van het rapport door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	4
1.	Doel van het rapport	4
2.	Metingen	4
3.	Plan van aanpak	5
II.	Toelichting bij de cijfers door de heer ir. Tom Roelants, waarnemend administrateur-generaal AWV	5
1.	De toestand van het wegdek	5
2.	Het Vlaamse wegennet	5
3.	Resultaten	5
4.	Behoeftanalyse	6
III.	Toelichting door de heer Tom Roelants van de onderhoudsaanpak door het Agentschap Wegen en Verkeer	7
1.	Situering Vlaams wegennet	7
2.	Aanpak werkzaamheden	8
3.	Uitvoeringsmethode	8
4.	Uitvoeringsomstandigheden	9
5.	Onderhoudsaanpak	9
6.	Nodige budgetten	9
6.1.	Wegwerken onderhoudsachterstand autosnelwegen en eerste aanzet gewestwegen	9
6.2.	Volledig wegwerken onderhoudsachterstand gewestwegen tegen 2020	10
6.3.	Conclusie nodige budgetten	10
IV.	Beleidsmatige conclusies door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	10
1.	Recente inspanningen	10
2.	Onderhoudsstrategie	11
3.	Budgetten 2010	11
4.	Snellere verwerking van de metingen	11
5.	Investerings	12
V.	Bespreking	12
1.	Vragen van leden	12
2.	Antwoorden van de minister en de waarnemend administrateur-generaal	14
	Gebruikte afkortingen	21
	Bijlage: Presentatie van het Agentschap Wegen en Verkeer	23

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 11 en 25 maart 2010 een gedachtewisseling over het nieuwe rapport-Heleven van 7 december 2009 over de toestand van het wegennet. Op 11 maart 2010 situeerde mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken het rapport. De heer Tom Roelants, waarnemend administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) lichtte het rapport toe, waarna de minister beleidsmatige tendensen toonde en conclusies trok. Op 25 maart 2010 antwoordden de minister en de administrateur-generaal op de eerder gestelde vragen van de volksvertegenwoordigers. De presentatie waarmee de toelichtingen werden geïllustreerd, is als bijlage opgenomen.

I. SITUERING VAN HET RAPPORT DOOR MEVROUW HILDE CREVITS, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Minister *Hilde Crevits* legt uit dat het rapport-Heleven in primeur aan de commissie wordt geopenbaard.

1. Doel van het rapport

De minister stelt dat het rapport-Heleven al het dertiende is in de rij, met als doel een globaal overzicht te krijgen van de toestand van het Vlaamse wegennet. De metingen van het AWV worden erin in kaart gebracht en concreet staan er gegevens in van metingen die zijn gebeurd op het totale wegennet in beheer van de Vlaamse overheid. De metingen gebeurden over een afstand van 900 kilometer autosnelwegen, 2500 kilometer primaire wegen en 2600 kilometer secundaire wegen. Dankzij het rapport kunnen de onderhoudsprioriteiten voor het wegennet worden bepaald.

2. Metingen

Dat gebeurt met een auto waarop een armtoestel is gemonteerd met zeer veel technologische snuffjes. De metingen zijn in de loop der jaren enorm verfijnd. Het is pas sinds vijf jaar dat er sprake is van vrij constante parameters.

Er worden vier parameters gehanteerd. Stroefheid, waarmee de wrijvingscoëfficiënt van de verharding wordt gemeten ofwel de verhouding van horizontale tot verticale kracht van het wielteje op de verharding. Spoorvorming, die er enkel is op asfaltwegen. Op betonwegen is er trapvorming. Het dwarsprofiel wordt gemeten. Ook de vlakheid wordt gemeten aan de hand van een vlakheidscoëfficiënt en de afwijking van het gemiddelde profiel. Ten slotte wordt de beschadigingsgraad van de weg bekeken aan de hand van camerabeelden. Het toestel beschikt immers ook over een camera.

Twee parameters zijn veiligheidsparameters: spoorvorming/trapvorming en de stroefheid. Vlakheid en beschadigingsgraad zijn bepalend voor structuur.

Alle wegen worden wegvak per wegvak onderzocht. Zodra een onderdeel van een wegdek op één parameter slecht scoort, krijgt het stuk weg de classificatie onvoldoende. Er wordt niet met gemiddelden gewerkt. In die categorie onvoldoende kunnen de problemen gemakkelijk dan wel moeilijker op te lossen zijn en bestaat er wel een gradatie.

De heer *Sas van Rouveroy* informeert naar het verschil tussen de meting van spoorvorming en van vlakheid.

De heer *Tom Roelants* verklaart dat inzake de spoorvorming het dwarsprofiel wordt gemeten, de bandensporen, dwars op de rijrichting. Met de vlakheid gaat het om de langsricting, in de rijrichting, waarbij wordt nagegaan of er korte of langere golven zijn in de weg.

3. Plan van aanpak

Beleidsmatig is het rapport bijzonder interessant volgens de *minister*, al zijn er ook enkele pijnpunten. De resultaten vormen wel de basis voor het plan van aanpak voor het wegenonderhoud. Het is mogelijk bepaalde tendensen te onderscheiden inzake effecten van al dan niet stijgende investeringsbudgetten op de kwaliteit van het wegdek.

De heer Lucien Heleven is intussen met pensioen, maar het rapport blijft vooralsnog dezelfde naam dragen. Het is iets later afgerond dan gepland, door de pensionering en het zoeken naar een volwaardige opvolger¹. Bovendien moet het naast het rapport Fietspaden worden gelegd, stelt de minister, dat in een tweede editie bijna is afgerond. De fietspaden zijn in het rapport-Heleven niet opgenomen.

II. TOELICHTING BIJ DE CIJFERS DOOR DE HEER IR. TOM ROELANTS, WAARNEMEND ADMINISTRATEUR-GENERAAL AWV

Het rapport is elk jaar even lijvig, stelt de heer *Tom Roelants* en het heeft tot doel een globaal overzicht te bieden op de algemene toestand van het wegennet dat de Vlaamse overheid beheert. Vanuit dat algemeen beeld moet het mogelijk zijn een analyse van de onderhoudsbehoeften te doen, van de parameters waarop ze zich situeren en de locaties. Daaruit kunnen ook de benodigde financiële engagementen afgeleid worden.

1. De toestand van het wegdek

De toestand van het wegdek wordt opgemeten met het ARAN-meettoestel (Automatic Road Analyzer). Het stelt de onderzoekers in staat met één toestel drie van de vier parameters te controleren in één beweging. Er zijn er slechts twee van die toestellen in België, een bij AWV en een bij het OCW (Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw). Dat toestel meet spoorvorming of trapvorming, de beschadigingsgraad en de vlakheid door visuele inspectie met camera's waarvan de beelden deels automatisch en deels handmatig worden verwerkt. Voor meting van de stroefheid gebruikt men de SCRIM (Sideway Force Coefficient Routine Investigation Machine).

2. Het Vlaamse wegennet

Voor de metingen is het wegennet opgedeeld. Het autosnelwegennet wordt elk jaar opgemeten. Het gewestwegennet met onderscheid tussen primaire en secundaire wegen – maar niet zoals in het RSV (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) gehanteerd – wordt verdeeld in twee helften. Gewestwegen met een nummer kleiner dan 100 worden in de oneven jaren opgemeten, die met een nummer hoger dan 100 in de even jaren. Het rapport 2009 bevat de resultaten van de meetcampagne die het hele jaar heeft gelopen, van het voorjaar tot de start van de winter 2008. Dat omvat de meetresultaten van de autosnelwegen in 2008, van de gewestwegen met een nummer hoger dan 100 van 2008 maar ook de resultaten van de andere gewestwegen met een nummer onder 100 van het meetjaar 2007. Twee derde zijn nieuwe resultaten en de rest is een jaar oud.

3. Resultaten

Voor elke hectometer of elke 100 meter worden elk van de vier parameters gemeten en wordt een meetwaarde bepaald. Die meetwaarde wordt omgerekend naar een score of index van nul tot honderd, opdat alle parameters geduid kunnen worden op basis van een waarde tussen dezelfde getallen. Op basis van die parameters kunnen de wegen in klassen ingedeeld worden. Die classificatie staat op slide 10 van de presentatie (zie de presentatie als bijlage). De wegen krijgen een beoordeling. Klasse A is zeer goed en staat gelijk aan een score van 80. De zeer slechte wegen krijgen een score van minder dan 20 en zijn zwart ingekleurd.

¹ Die opvolger is de heer ir. Dirk Van Troyen, van de afdeling Wegenbouwkunde, AWV.

Er worden geen gemiddelden gehanteerd. Men gaat af op het slechtste resultaat van een wegvak over een afstand van honderd meter. Dat resultaat bepaalt de globale classificatie. Al die gegevens kunnen worden uitgezet op grafieken per net, per provincie of per jaar.

De spreker licht een aantal grafieken toe (zie de presentatie als bijlage). Eentje geeft de globale beoordeling voor het wegennet met het slechtste resultaat per wegvak, over de verschillende jaren en de indeling in klassen. De apparatuur is in de loop der jaren een aantal keer gemoderniseerd en de beoordelingssystemen zijn aangepast. Ook de indeling is gewijzigd tussen 2002 en 2003, vanuit de redenering dat de indeling niet langer als een constante kon worden beschouwd, maar aangepast diende aan het wegennet zelf. De normen voor de autosnelwegen zijn strenger gemaakt en de eisen zijn hoger dan voor gewestwegen omdat er ook sneller wordt gereden. De zes tot zeven percent wegen die vroeger als zwart en rood, of zeer slecht, gecodeerd werden, wordt intussen als onvoldoende beschouwd en komt met de strengere normen op ongeveer tien percent uit.

Voor de autosnelwegen betekent het dat 10,6 percent ervan als onvoldoende gecatalogeerd staan en nog eens 9,5 percent als gebrekkig. Voor de gewestwegen is er een opsplitsing gebeurd in twee categorieën, maar het aantal wegen in beide is nagenoeg gelijk, waardoor een gemiddelde van beide cijfers een gemiddelde oplevert voor het hele gewestwegennet. Dat beslaat 16,9 percent rode sectie (onvoldoende) en 12,7 percent oranje sectie (gebrekkig) – zie de slides 11 en 12 van de presentatie (als bijlage opgenomen).

4. Behoeftanalyse

Naast meetresultaten moet het rapport ook de mogelijkheid bieden om beleidsmatige conclusies te trekken. In eerste instantie moet daarvoor alles financieel worden vertaald. Dat behelst een waardebepaling van het wegennet, puur op basis van wegstructuur. Vangrails of verlichtingsarmaturen worden niet in rekening gebracht. Het wegennet zou dan een waarde hebben van ongeveer 5,2 miljard euro.

De heer Roelants acht het belangrijk mee te geven dat er een duidelijke correlatie is tussen de kredieten die worden toegekend voor het structureel onderhoud van de wegen en de meetresultaten. Ze zijn niet jaar op jaar met elkaar vergelijkbaar, maar wel met een decalage van drie jaar. De metingen van een bepaald jaar worden een jaar erna in resultaten vertaald en nog een jaar later wordt ermee rekening gehouden in het investeringsprogramma en worden er projecten geprogrammeerd die dan nog een jaar later worden uitgevoerd. Tussen vaststelling en effect op het terrein verloopt ongeveer drie jaar. De donkerblauwe lijn op de slide geeft de evolutie aan van de investeringskredieten over de laatste twaalf jaar. Daaruit blijkt dat de achterstand in onderhoud een spiegel is voor de kredietevolutie. Als de kredieten stijgen, gaat de achterstand verminderen en als ze dalen, verergert die achterstand weer. In de laatste jaren zijn de investeringskredieten van het agentschap opnieuw toegenomen en dus neemt de achterstand af. Dat wordt ook in het rapport vastgelegd. De spreker stelt dat er goede hoop is dat die tendens wordt doorgezet, aangezien ook de kredieten de goede richting uit blijven gaan.

De omrekening van de cijfers voor de vier parameters geeft aan welke noden er zijn inzake onderhoud. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen twee soorten behoeften. Enerzijds is er de onderhoudsachterstand. De rood gekleurde zones in de staafdiagrammen – de 10,6 percent voor de autosnelwegen – worden beschouwd als onvoldoende en als achterstand die zo snel als mogelijk moet worden weggewerkt.

Een tweede soort van onderhoud vergen de zones die oranje gekleurd zijn. Dat is normaal structureel onderhoud voor de 9,5 percent van de snelwegen. Het zijn gebrekkige zones die binnen de marge van het reguliere driejarenprogramma moeten worden aangepakt om op een economisch voordelige en gezonde manier het wegennet te beheren. Dat moet ook voorkomen dat er meer achterstand wordt opgebouwd en moet grotere kosten dus vermijden.

Het onderscheid tussen de historisch opgebouwde achterstand en het normale structurele onderhoud is een rode draad doorheen de presentatie, onderstreept de heer Roelants.

Op slide 16 staat een overzicht van de totale historisch opgelopen achterstand op het hele wegennet in beheer van de Vlaamse overheid. Die bedraagt 450,70 miljoen euro, opgesplitst in 128 miljoen euro voor de autosnelwegen en 321 miljoen euro voor de gewestwegen.

In een tabel op slide 17 wordt het cijfer van die totale kostprijs uitgesplitst over de vier parameters. De twee parameters die met het grootste aandeel gaan lopen, zijn de visuele inspectie en vlakheid. Het zijn beide structuurparameters. De veiligheidsparameters spoorvorming en stroefheid hebben een kleiner aandeel in de achterstand. Dat is logisch, legt de spreker uit, omdat in de laatste tien jaar de focus altijd is gelegd op verkeersveiligheid. Daardoor zijn altijd de wegvakken aangepakt die net die veiligheidsparameters in het gedrang dreigden te brengen. Die strategie heeft tot gevolg dat er een aantal gebreken qua structuur naar boven komen.

Hetzelfde verhaal als voor de achterstand geldt ook voor de gebrekkige zones, die in de volgende drie jaren werk vergen om te voorkomen dat de toestand slechter wordt. Slide 18 van de presentatie toont dat de behoefte voor het normale structurele onderhoud geraamd wordt op 303 miljoen euro voor heel Vlaanderen. Dat impliceert dat er 101 euro per jaar van die periode van drie jaar moet worden geïnvesteerd om de toestand van het globale wegennet stabiel te houden. Als dat niet gebeurt, gaat de toestand erop achteruit.

Ook die cijfers worden uitgesplitst over autosnelwegen en gewestwegen en volgens de verschillende parameters. Men komt tot dezelfde conclusie als voor de achterstand. De structuurparameters hebben een groter aandeel in het resultaat dan de veiligheidsparameters.

Het rapport omvat ook in staafdiagrammen weergegeven de evolutie in de laatste twaalf jaar van de achterstand in donkerpaars en van de normale onderhoudsbehoeften in twee kleuren, afhankelijk van de indeling. De strengere normen sinds 2002 maken dat in geel de resultaten met de gewijzigde normen worden aangegeven en de blauwe hanteren nog de vroegere normering. De tendens die zichtbaar is in de grafieken van de budgetten ten overstaan van de onderhoudstoestand, keert terug. In het rapport 2009 wordt een verbetering van de toestand vastgesteld tegenover de toestand in het rapport van 2008.

De heer *Marino Keulen* vraagt of het gaat om cijfers in constante waarden.

De heer *Tom Roelants* bevestigt dat. Er is met eenzelfde geldwaarde gerekend om vergelijking mogelijk te maken.

III. TOELICHTING DOOR DE HEER TOM ROELANTS VAN DE ONDERHOUDS-AANPAK DOOR HET AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER

In een tweede deel van zijn toelichting gaat de waarnemend administrateur-generaal in op een mogelijke aanpak van de bestaande toestand. De strenge winter van 2009-2010 heeft duidelijk gemaakt dat er op bepaalde parameters wel goed wordt gescoord, maar de parameters waarop slecht is gescoord tonen aan dat er ook fundamentele problemen zijn.

1. Situering Vlaams wegennet

Wat is er in het verleden gedaan? Het autosnelwegennet dateert van eind jaren '60 en de jaren '70. Het gewestwegennet is gemiddeld nog ouder. De wegen die zo lang geleden zijn ontworpen en aangelegd, zijn gedimensioneerd rekening houdend met de destijds gekende verkeersintensiteit en op basis van prognoses. Er ligt een brede kloof tussen de

toen gehanteerde cijfergegevens en de reële gebruiksintensiteit. Qua wegoopbouw, materiaalkeuze en uitvoeringsvoorschriften voldoen de destijds geldende normen lang niet meer. Een van de redenen waarom zoveel wegen er slecht bijliggen, is precies dat ze niet berekend zijn op het verkeer dat de wegen nu te verwerken krijgen.

De laatste twintig jaar hebben onvoldoende onderhoudsinspanningen ook geleid tot een ernstige degradatie van het wegennet. Daarin is een zeker verband vast te stellen, oppert de spreker. De sinds 2004 gestaag opgetrokken investeringsmiddelen genereren intussen de eerste resultaten. Bij een volgehouden inspanning in die zin, meent de heer Roelants dat de resultaten er ook zullen zijn. De onderhoudsinspanningen bleken tevens te veel gericht op stabilisering van de toestand en niet op tijdige renovatie.

2. Aanpak werkzaamheden

De werkzaamheden op het vlak van structureel onderhoud worden aangepakt op basis van een jaarlijks investeringsprogramma met een onderdeel structureel onderhoud. Een aantal werken wordt specifiek aangeduid als bij te dragen tot het structureel onderhoud van het wegenpatrimonium. Die werken worden opgenomen in het programma op basis van het rapport-Heleven. Het is een technisch rapport dat echter ook rekening houdt met de spreiding over provincies en regionaal. Men probeert de hinder niet te concentreren op een locatie of in één regio. Er gebeurt een verdeling over de provincies in functie van de clustering van werken en met het oog op minderhindermaatregelen.

Investeringswerken, ook voor structureel onderhoud, zijn altijd evenwichtsoefeningen onder technische randvoorwaarden zoals materiaalkeuze, weersomstandigheden enzovoort, maar ook maatschappelijke randvoorwaarden, zoals de minderhinderidee. Overigens zijn er ook nog financiële randvoorwaarden die samen met de andere in één pakket moeten worden meegenomen bij de programmering van onderhoudswerken.

Tweede aspect dat in rekening moet worden gebracht, is het feit dat wordt geprobeerd de risico's inzake materiaalkeuze, uitvoeringsvoorschriften en controle op de uitvoering zoveel als mogelijk in de hand te houden. Dat vergt een constante aandacht en continue inspelen op wijzigingen of nieuwe ontwikkelingen.

3. Uitvoeringsmethode

De heer Roelants verwijst naar een aantal maatregelen die al kort voordien door minister Crevits zijn aangekondigd. Zo is er de verbetering van de bestaande controlemogelijkheden en controles. Er lopen contracten om externe ondersteuning inzake controle te kunnen inschakelen. Daarvan is gebruikgemaakt voor de werken op de Antwerpse Ring en ook bij een aantal grote werken van structureel onderhoud in 2009. Het instrument zal worden uitgebreid om voldoende controle te garanderen waar dat voor de kwaliteit van de uitvoering cruciaal is.

Ten tweede werkt men al geruime tijd met een projectkwaliteitsplan (PKP). De aannemer maakt zelf een kwaliteitsplan op en geeft aan welke controles hij zelf uitvoert. Naast de eigen controles, is het dan ook mogelijk een toezicht te houden op dat kwaliteitsplan en de correcte uitvoering door de aannemer. Dat systeem zou meer veralgemeend van toepassing worden bij elk werk van structureel onderhoud.

Het verlengen van waarborgtermijnen wordt onderzocht en zou minimum tien jaar moeten bedragen, zoals aangekondigd door minister Crevits. Er wordt nagegaan hoe dat praktisch en contractueel moet worden ingebouwd, met het oog op bestekken en financiële waarborgen.

Sinds enkele jaren is er een evaluatiedatabank met gegevens van de studiebureaus waarmee geregeld wordt samengewerkt. De bedoeling is over een voldoende ruime periode

gegevens te verzamelen om ze uiteindelijk te hanteren bij het beoordelen van kandidaatsstelling voor nieuwe studieopdrachten. Voor de aannemers wordt aan een gelijksoortig systeem gedacht. Dat is minder vanzelfsprekend, omdat in dat verband al erkennings- en registratieregelingen gelden en het juridisch correct moet worden uitgewerkt.

Een vierde maatregel is het aanpassen van het Asfaltreglement. De voorstellen voor aanpassing van het toepassingsreglement liggen bij COPRO (Onpartijdige Controle-instelling voor de Bouw) en zijn afgestemd met de producenten. Na formele goedkeuring op de volgende Adviesraad Asfalt, kunnen ze worden ingevoerd. Dat maakt een extra steunpijler naast het projectkwaliteitsplan dat ook van het Asfaltreglement deel uitmaakt.

4. Uitvoeringsomstandigheden

Wat zijn de mogelijkheden om de uitvoeringsomstandigheden te verbeteren? Het werken met duidelijk afgesloten werven geniet de expliciete voorkeur. Als er kan gewerkt worden op bouwplaatsen die volledig afgesloten zijn, met verkeer dat wordt omgeleid, valt de tijdsdruk voor uitvoering weg. Die tijdsdruk is er wel als een weg op zo kort mogelijke termijn moet worden vrijgegeven, bijvoorbeeld onmiddellijk na nachtelijke werken. Dat garandeert de ideale omstandigheden voor de uitvoering van de werken en het asfalt kan dan voldoende drogen vooraleer er weer verkeer over toegelaten is. Dat verandert niets aan het feit dat er continu kan worden doorgewerkt.

De bestaande wetgeving op overheidsopdrachten bepaalt al snel dat de risico's gedragen worden door de overheid. Een duidelijker allocatie van die risico's bij expliciete actoren, en toewijzing van wie maatregelen moet nemen als een risico zich voordoet, is nodig. Dat punt wordt ook scherper gesteld in de discussies rond de DBFM-contracten (Design Build Finance Maintain). Ook inzake structureel onderhoud, is het de bedoeling met dergelijke DBFM-constructies te werken voor grotere onderhoudswerken, bijvoorbeeld aan grote stukken autosnelweg. Dat komt neer op een soort van resultaatsbestek.

En voorts pleit de heer Roelants voor grotere geclusterde onderhoudscontracten.

5. Onderhoudsaanpak

De heer Roelants legt uit dat er drie soorten onderhoudswerken zijn. Hij noemt het een 'drietrappssysteem'. Er zijn dringende en acute onderhoudswerken, waarbij putten en beschadigingen aan de weg zo snel als mogelijk moeten worden hersteld omwille van veiligheid. Dat noemt men het repetitief onderhoud ten gevolge van onder andere winterschade, putten of aanrijdingen. Voorts zijn er de meer structurele onderhoudswerken waarbij toplagen over een grotere oppervlakte hersteld of vervangen worden. En ten slotte zijn er renovatiewerken waarbij autosnelwegen tot op de fundering gerenoveerd worden. Voor de acute herstellingen wil men ook liever de omslag maken naar grotere geclusterde contracten omwille van de zekerheid dat aannemers over voldoende capaciteit beschikken om snel en efficiënt op de noden in te spelen.

6. Nodige budgetten

Om de doelstellingen uit de beleidsnota² van de minister waar te maken, zijn er budgetten nodig.

6.1. *Wegwerken onderhoudsachterstand autosnelwegen en eerste aanzet gewestwegen*

De eerste beleidsdoelstelling is het volledig wegwerken van de onderhoudsachterstand van de autosnelwegen. De achterstand op de gewestwegen krijgt een eerste aanzet tijdens de lopende legislatuur en moet kleiner worden dan 300 miljoen euro tegen 2015. Voor de snelwegen kost het normaal structureel onderhoud 76 miljoen euro op drie jaar. Daarvoor

² *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 217/1.

is dus 25 miljoen euro per jaar nodig. De onderhoudsachterstand met betrekking tot de autosnelwegen bedraagt 129 miljoen euro. Om die achterstand volledig weg te werken in de lopende legislatuur, tegen 2015 dus, is er per jaar 26 miljoen euro nodig. Samengeteld dient er jaarlijks 51 miljoen euro in het autosnelwegennet geïnvesteerd te worden.

Voor de gewestwegen komt het normaal structureel onderhoud op drie jaar op 227 miljoen euro of 76 miljoen euro per jaar. Om met het wegwerken van de achterstand al een begin te maken, wil men nog eens 5 miljoen euro per jaar extra investeren. Voor de gewestwegen komt het totale kostenplaatje dan op 81 miljoen euro per jaar.

Aan totaal budget per jaar is er samengeteld 132 miljoen euro nodig om die beleidsdoelstelling waar te maken.

6.2. *Volledig wegwerken onderhoudsachterstand gewestwegen tegen 2020*

Daarnaast is er nog de beleidsdoelstelling die ertoe strekt de achterstand op de gewestwegen in de tweede helft van het decennium volledig weg te werken. De kost voor het normale structurele onderhoud blijft doorlopen, met 76 miljoen euro per jaar. Van het restant van de onderhoudsachterstand, die dan nog 297 miljoen euro bedraagt over vijf jaar, moet dan nog eens 59 miljoen euro per jaar geïnvesteerd worden om de achterstand volledig weg te werken. Totale kostprijs bedraagt dan 135 miljoen euro per jaar. Voor de snelwegen is de achterstand dan weg en moet alleen voor een stabilisatie van de toestand dan toch 25 miljoen euro aangewend worden. Dat brengt de prijs dan op een totaal budget structureel onderhoud voor de tweede helft van het decennium van 160 miljoen euro per jaar.

6.3. *Conclusie nodige budgetten*

De spreker besluit met de rekening voor het lopende jaar, waar er een budget is ingeschreven van 104 miljoen euro, terwijl er 132 miljoen euro nodig is voor structureel onderhoud. Dat impliceert dat het budget met nog 28 miljoen euro moet worden opgetrokken voor de volgende vijf jaar, en voor de vijf jaar daarna zelfs met 56 miljoen euro.

In het voorstel van investeringsprogramma is wel al een extra budget vrijgemaakt voor winterschade bovenop de 104 miljoen euro. De cijfers die worden meegegeven vloeien louter voort uit de analyse in het rapport-Heleven. Als daar bovenop voor een nieuwe onderhoudsstrategie een aantal snelwegen structureel, grondig en duurzaam gerenoveerd moeten worden, dan moet rekening worden gehouden met ongeveer 25 miljoen euro extra per jaar. Dat brengt de nood voor de volgende legislatuur op 53 miljoen euro per jaar.

IV. BELEIDSMATIGE CONCLUSIES DOOR MEVROUW HILDE CREVITS, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Minister *Hilde Crevits* overloopt de stand van zaken van eind 2008. Op dat ogenblik vereist iets meer dan tien percent van de snelwegen een onmiddellijke ingreep, iets minder dan tien percent moet binnen de drie jaar aangepakt worden. 17 percent van de gewestwegen vergt onmiddellijk ingrijpen en 12,7 percent dient binnen de drie jaar aangepakt te worden.

1. Recente inspanningen

Het overzicht van de evolutie van de budgetten strandt op 2009, omdat 2010 nog niet in rekening kan worden gebracht. De investeringsmiddelen voor zuiver structureel onderhoud zijn gestaag opgetrokken van zowat 30 miljoen euro anno 2004 tot zowat 90 miljoen euro voor structureel onderhoud in 2009. En de effecten van geplande investeringen worden inderdaad pas zichtbaar na ongeveer drie jaar, beaamt de minister. Dat betekent dat de cijfers van het nieuwe rapport-Heleven te relateren zijn aan de investeringen in 2006.

De minister meent dat met een degelijke planmatige aanpak van AWV – de nieuwe onderhoudsstrategie – het mogelijk is alle snelwegen tegen 2015 en alle gewestwegen tegen 2020 in een goede staat te krijgen. Dat vergt aandacht voor de kwaliteit van uitvoering van de werken. De werfomstandigheden moeten voldoende kwaliteitsvol zijn en minder hinder wordt cruciaal in alle wegenwerken, net als goede communicatie ten aanzien van het verkeer. Er lopen al zes maanden gesprekken met de automobielenorganisaties en sinds twee maanden zijn daarbij ook de aannemersfederaties en de vakbonden vertegenwoordigd. De planning van de wegenwerken wordt onder de loep genomen, samen met de mogelijke werkschema's en de optimalisering van de werven. Dat overleg loopt zeer goed.

2. Onderhoudsstrategie

Bij materiaalkeuze moet duurzaamheid een fundamentele factor zijn en de budgetten moeten voldoende groot zijn. De strategie behelst dat er twee manieren zijn om een weg goed te onderhouden: ofwel over een termijn van drie tot vier jaar door klein onderhoud, ofwel wachten tot de weg in een zo slechte staat is en er dan een grondig onderhoud doen. De toestand van de stukken wegdek die wel nog onderhouden zijn in de laatste vijftien jaar, maar in een zo slechte staat verkeren dat het cyclisch onderhoud geen soelaas meer biedt, vereist een zeer grondige aanpak.

Over materiaalkeuze is er binnen het agentschap al heel wat gediscussieerd. De kaart met de verkeersintensiteit zoals vastgesteld door het Verkeerscentrum Vlaanderen, moet de basis vormen voor de materiaalkeuze. Duurzaamheid betekent dat het wegdek veel langer kan blijven liggen zonder ingrepen. Het garandeert kostenefficiëntie op langere termijn. Dat zou kunnen leiden tot een principiële keuze om vaker met beton te werken als de snelwegen volledig gerenoveerd worden. Langs druk bewoonde zones is dat echter niet mogelijk en moet rekening worden gehouden met andere componenten. Kleine renovaties kunnen wel perfect in asfalt gebeuren. De keuzes moeten project per project worden gemaakt en ingeschat om de meest duurzame oplossing te garanderen.

3. Budgetten 2010

Het theoretisch vrijgemaakte budget voor structureel onderhoud in 2010 bedraagt 104 miljoen euro: 58 miljoen voor snelwegen en 56 miljoen euro voor gewestwegen. Er is 11,5 miljoen euro extra gereserveerd om de winterschade te herstellen.

Een aantal andere verbeteringen zijn de herinrichting van doortochten, kruispunten en zwarte punten, geluidswerende overlagingen. Daarin zitten eveneens middelen voor structureel onderhoud omdat die ingrepen ook de structuur van het wegdek verbeteren. Die ingrepen bedragen in 2010 ongeveer 30 miljoen euro. In totaal is er in 2010 dus 146 miljoen euro beschikbaar voor structureel onderhoud van snelwegen en gewestwegen. In 2009 was dat 134 miljoen euro.

4. Snellere verwerking van de metingen

Een pijnpunt in het rapport-Heleven is dat de resultaten dateren van 2008. Het moet volgens de minister mogelijk zijn die resultaten op kortere termijn beschikbaar te stellen omdat men anders achter de feiten aanholt en de kloof van drie jaar blijft bestaan. Er is gevraagd om de onderzoeken beter te organiseren. Het zou mogelijk zijn om al in het najaar 2010 de resultaten van het voorjaar 2010 te krijgen. Dat is belangrijk om de schade van de winterprik af te wegen tegen wat werd verwacht in 2008.

Op 15 maart 2010 zou de inventarisatie van de winterschade aan de wegen worden opgestart. Dat rapport moet eind april beschikbaar zijn. Dat biedt de kans om flexibel in te grijpen en te zien of de planning conform de beschadigingsgraad is.

5. Investeringsen

Tot slot brengt minister Crevits nog een beeld van de noodzakelijke investeringen door middel van kaartjes met de toestand van het wegennet, die niet in het rapport-Heleven zijn opgenomen. De kaarten maken deel uit van de presentatie die bij dit verslag is opgenomen als bijlage.

Concrete projecten die in 2010 gepland zijn, behelzen grote projecten van structureel onderhoud. De E313 neemt uit de respectieve budgetten een vrij grote hap, net als de strook in zeer slechte staat op de E17 in Oost-Vlaanderen die door de winterprik in nog slechtere toestand verkeert. De E40 is ook een grote investering. De planning voor die werken zou eind april afgerond moeten zijn. Dan zijn de aannemers bekend, de werfor-organisatie, en andere elementen, na nog minderhinderoverleg. Het integrale programma omvat ook nog werken aan gewestwegen, maar de documenten die de minister meebracht, vermelden enkel de grotere snelwegprojecten met hun budgetten.

V. BESPREKING

1. Vragen van leden

De heer *Pieter Huybrechts* wil graag dieper ingaan op de kwaliteitscontrole. De kwaliteit van de fundering, bovenlaag en onderlaag laat niet zelden te wensen over, stelt het lid. Hij verwijst daarbij naar de bovenlaag van de recent aangelegde E19 tussen Antwerpen en Brussel die al loslaat. Hij vernam dat ook het nieuw aangelegde wegdek in Oostham al vol gaten zit. De asfaltmengeling zou daarvan de oorzaak zijn.

Hoe kan de vooropgestelde kwaliteitsgarantie geboden worden?

De heer *Sas van Rouveroy* vindt het een sterk programma. Hij geeft nog mee dat Vlaanderen te snel de positie van de flagellant inneemt. Hij meent dat het ook slechter kan dan in Vlaanderen en geeft het voorbeeld van de secundaire wegen in Duitsland die er na de winter – rond Berlijn bijvoorbeeld – nog veel erbarmelijker aan toe waren, terwijl de snelwegen daar schitterend zijn.

Het lid hoort dat er 104 miljoen euro is voorzien voor onderhoudswerken in 2010. Er wordt 53 miljoen euro extra gevraagd om de onderhoudsachterstand in te lopen. Het rapport spreekt van budgetten tot en met 2009. In welke mate is de vraag om 53 miljoen extra al ingelost door de flinke budgetstijging met ongeveer 15 percent die de heer van Rouveroy opmerkt tussen 2009 en 2010. Wordt daarmee al rekening gehouden?

De cyclus van drie jaar is veel te lang, vindt ook het lid. De meetresultaten sneller beschikbaar stellen zou dat moeten verhelpen. Klopt het wel dat men dan sneller gaat? Als in jaar 1 de meetresultaten binnen zijn, dan is er in jaar 2 een technisch programma beschikbaar en in jaar 3 een budget op basis daarvan. In jaar 4 begint de uitvoering van het budget.

Blijkt uit het rapport ook wie de beschadigingen aan de wegen veroorzaakt? Is de problematiek van de overbelasting door vrachtwagens nog altijd even acuut, wil de heer van Rouveroy weten.

De heer *Marino Keulen* sluit aan bij de vraag over de periode van drie jaar tussen vaststelling en actie inzake wegenwerken.

Hij wil ook weten in hoeverre de structurele schade en zware slijtage te maken hebben met een overbelasting van de wegen die voortvloeit uit een structureel te kleine capaciteit van die wegen. Als de overbelasting te groot wordt, moeten er wegen bijkomen, maar dat hoort niet iedereen graag, weet het lid.

De heer *Dirk de Kort* vindt het bijzonder innovatief van AWV dat het nadenkt over andere manieren om met de wetgeving op de overheidsopdrachten om te gaan. Hij meent dat de voorstellen in elk geval zowel voor aannemers van wegeniswerken als voor overheid enige zekerheid kunnen bieden.

Het lid refereert aan de resolutie die is goedgekeurd en die verzocht om de achterstand in onderhoudswerken aan snelwegen en gewestwegen in te lopen³. Het verheugt hem dat er nu al een concreet voorstel van aanpak is.

Is het mogelijk een meer gedetailleerd beeld te schetsen van de aanwending van de lopende kredieten? Worden ze volledig benut? Hoe zit het met de interne doorlooptijd van procedures, fase van aanbesteding, goedkeuring van offertes en versturen van de gunning? Van aannemers verneemt het lid dat er nogal wat tijd verstrijkt tussen de datum van aanbesteding en de gunningsbrief. Het lijkt hem nodig ook de interne procedures aan te passen, naast budgetten.

De heer *Jan Roegiers* sluit zich aan bij de vragen over transport en kredieten. Daarnaast wil hij graag een opsplitsing zien voor de vier parameters per onderverdeling van de wegen, in plaats van enkel een globale analyse. Het lid stelt dat er een keuze wordt gemaakt om eerst de autosnelwegen af te werken en dan pas de gewestwegen en hij wil graag de link daartussen zien, vooral met het oog op beide veiligheidsparameters.

De algemene tabel spreekt volgens het lid het meest tot de verbeelding, omdat daaruit blijkt dat slechts 40 percent van alle snelwegen in goede staat zijn. De rest is soms onderverdeeld in slecht, zeer slecht en voldoende. Van de gewestwegen is slechts 18 percent in goede staat en bij de secundaire wegen gaat dat naar 30 percent. De heer Roegiers vindt het vreemd dat de kwalificatie van weleer in zeer goed, goed en voldoende is omgezet in uitstekend, normaal en behoorlijk. Wat is daarin het verschil?

Mevrouw *Griet Smaers* sluit zich aan bij de vraag over de invloed van de capaciteit van wegen en overbelasting daarvan. Ze wil weten in welke mate de congestie invloed heeft op het onderhoud van wegen.

Zijn er gegevens beschikbaar die vergelijking met het buitenland van de toestand van het Vlaamse wegennet mogelijk maken? Hoe houdt men daar toezicht op de kwaliteitseisen inzake werken en heeft men die aspecten ook meegenomen in het overleg in Vlaanderen?

De heer *Bart Martens* stelt dat de budgetten voor structureel onderhoud van de wegen op vijf jaar verdrievoudigd zijn en dat daaraan nog de vraag om jaarlijks 53 miljoen euro extra wordt toegevoegd. In hoeverre is dat allemaal meegenomen in de besprekingen over de meerjarenbegroting? Zal de minister dat op eigen budget en administratie redden? Alle noden in alle bevoegdheidsdomeinen blijken hoog, stelt het lid.

Hij sluit ook aan bij de vraag van mevrouw Smaers over een eventuele benchmark van de staat van de eigen wegen en die in andere landen. Hoe zit het daar met de aanpak en budgetten, materiaalkeuzes en onderbouw van wegen? Kan Vlaanderen nog leren qua kostenefficiëntie in die zin?

De heer Martens wil weten in welke mate de overbelading van vrachtwagens een invloed heeft op de degradatie van de wegen. Hoe en in hoeverre wordt die beladingsgraad gecontroleerd? Worden die externe kosten door overbelading doorgerekend?

³ Resolutie betreffende het structureel onderhoud van de gewestwegen, *Parl. St.* VI. Parl. 2007-08, nr. 1479/1-3.

Het pleidooi voor duurzame materiaalkeuzes kan volgens de heer Martens nog aangevuld worden met een pleidooi voor het inzetten van secundaire grondstoffen in onderhoud en aanleg van wegen, met name de bouwstoffen die uit afvalstromen worden gehaald. In welke mate conflicteert dat met wat in verband met de wegen als duurzame materialen wordt beschouwd? Voldoen de secundaire grondstoffen aan dezelfde bouwfysische eigenschappen om op duurzame wijze de wegen te kunnen funderen?

De heer *Ward Kennes* vindt het een helder rapport en een constructief debat. Het lid wil graag weten of ook juridisch is onderzocht in hoeverre de gegevens uit de databank voor aannemers als gunningscriterium of uitsluitingscriterium kunnen worden gehanteerd bij overheidsopdrachten. Gebeurt het dat bij slechte ervaringen met aannemers ook stappen worden ondernomen om de erkenning en registratie van die mensen aan te vechten? Worden zij op een of andere manier voor hun verantwoordelijkheid gezet, om te voorkomen dat anderen schade lijden? Dat blijkt doorgaans moeilijk, meent het lid.

Er wordt gepleit voor duidelijk afgesloten bouwplaatsen, maar de heer Kennes stelt dat het nachtwerk waardoor de wegen 's morgens alweer worden vrijgegeven, de economie ten goede komt, de mensen in staat stelt op het werk te raken en de goederen op hun bestemming. Dat is net iets wat erg gewaardeerd wordt, stelt hij. Als er weer met afgesloten werken wordt gewerkt, is daarvan dan de economische kostprijs ingecalculeerd?

Mevrouw *Sophie De Wit* sluit zich aan bij de vragen en wil nog weten of de principiële keuze voor beton bij herstellingen ook rekening heeft gehouden met de problematiek van het omgevingslawaaï. Wordt dat onderzocht? Er zijn diverse soorten van beton, weet het lid, en ze vraagt zich af of er een stillere optie mogelijk is.

De heer *Sas van Rouveroy* maakt zich zorgen over de vlakheid die bedreigd wordt door de golfvorming. Die vorm van beschadiging komt op snelwegen amper voor. Bij uitsplitsing over snelwegen en de secundaire en primaire wegenis, wordt de vlakheid volgens het lid wel een veiligheidsprobleem op het niveau van die twee laatste categorieën. Dan snapt hij niet waarom vlakheid onder structuur wordt geklasseerd en niet onder veiligheidsfactor. Dat kan alleen gelden voor snelwegen, meent de heer van Rouveroy.

2. Antwoorden van de minister en de waarnemend administrateur-generaal

De heer *Tom Roelants*, waarnemend administrateur-generaal van AWW, antwoordt eerst op de vraag naar de kwaliteitscontrole op de uitvoering van werken en van het asfalt. Elke soort van asfalt doorloopt voor gebruik een lange controleprocedure. De producent stelt een type van asfalt voor naargelang van de vereisten qua stijfheid en vermoeiing. Het voorgestelde mengsel wordt gecertificeerd en COPRO voert de controle uit. Dat kan zodoende geen probleem zijn, stelt de heer Roelants.

Ook de verwerking van het asfalt wordt gecontroleerd met monsters aan de hand waarvan dikte, percentage holle ruimtes, langsvlakheid en stroefheid worden gecontroleerd. Worden daarin gebreken vastgesteld, dan worden conform de wetgeving op de overheidsopdrachten maatregelen getroffen, zoals het toekennen van een minwaarde, die impliciet een financiële sanctie voor de aannemer inhouden. Als na controle blijkt dat het werk niet voldoet, moet het opnieuw worden uitgevoerd. Doorgaans is dat niet nodig.

Er is ook gevraagd naar de berekeningsbasis voor de extra middelen en bovenop welk bedrag de bijkomende 53 miljoen euro moet worden geteld. De heer Roelants stelt dat het bedrag bovenop de 104 miljoen euro komt, die voor 2010 was berekend. Het betreft een structurele verhoging. Er is intern binnen het investeringsprogramma ook al een compensatie doorgevoerd ten belope van 11,5 miljoen euro. De heer Roelants stelt dat het dus eigenlijk om een goede 40 miljoen extra op de begrotingsaanpassing gaat.

Op de vraag of de rapportering niet wat sneller ter beschikking zou kunnen zijn, gezien de consequenties van de late rapportering op het wegwerken van de structurele gebreken, stelt de heer Roelants dat het rapport over de snelwegen inderdaad sneller beschikbaar kan zijn. De metingen van het autosnelwegennet 2010 zullen op korte termijn afgerond zijn. De verwerking duurt wat langer, maar de cijfers zijn er wel al en kunnen bij het investeringsprogramma in rekening worden gebracht. Dat spaart een jaar en zal ook zo worden toegepast, stelt de spreker.

De zaak ligt anders voor de gewestwegen. De resultaten van metingen zijn pas binnen in het najaar en door de langere verwerkingstermijn kunnen ze pas tegen de zomer van het volgende jaar in een rapport verwerkt ter beschikking worden gesteld.

Met betrekking tot de schadelijke effecten van vrachtverkeer en de overlading van vrachtwagens op het wegennet, legt de heer Roelants uit dat er een vierdemachtsverhouding is tussen de belasting van het wegennet en de mogelijke schade. De wegen worden gedimensioneerd en berekend op standaardlasten van ongeveer 10 ton. Met een overlading van 20 percent op alle assen, een factor van 1,2 en een verhouding van één op 2, degradeert het wegennet dus dubbel zo snel als oorspronkelijk verwacht.

Specifiek over de controle op overbelading, maakt de spreker zich sterk dat bij controle en vaststelling van een verband tussen de overbelading en de schade aan het wegennet, de externe kosten wel degelijk worden doorberekend. Het AWW heeft tien wegeninspecteurs in dienst die als enige opdracht hebben dergelijke controles uit te voeren. Ze kunnen vrachtwagens afleiden naar weegbruggen, asbelading vaststellen en bij inbreuk ook pv's opstellen. De heer Roelants verwijst naar de reeds gedane en nog te verrichten investeringen in weigh-in-motion-installaties, die het mogelijk maken permanent het asgewicht van vrachtwagens te checken terwijl ze rijden. De resultaten zijn niet voldoende betrouwbaar om op basis daarvan pv's op te stellen, maar ze laten wel toe efficiënter te beslissen over welke vrachtwagens worden afgeleid.

Dat de congestie op het veel drukker wegennet ook een nefaste invloed heeft, is voor de heer Roelants evident. Hij legt uit dat asfalt een visco-elastisch materiaal is, dat bij kortstondige belasting veel minder schade lijdt dan bij voordurende belasting. Het materiaal zet zich naar die druk, stelt hij. Bij een referentiesnelheid van 90 kilometer per uur, de snelheid van het vrachtverkeer, neemt de belasting van het wegennet met 17 percent toe als het verkeer vertraagt tot 50 kilometer per uur. Hoe trager het verkeer, hoe groter de belasting en dus de schade. Die cijfers kunnen niet lineair worden doorgetrokken, maar geven het verband wel aan.

De ribbelvorming in de langsrichting is typisch voor kruispunten en wordt veroorzaakt door zwaar verkeer dat door plotse rembewegingen het asfalt opstuwt. Die fenomenen worden niet als veiligheidsfactor beschouwd, terwijl dat voor de oneffenheden in dwarsrichting of spoorvorming wel het geval is. Daarin kan zich water opstapelen en daardoor ontstaat het risico op aquaplaning. De wegen hellen enigszins af en bij ribbelvorming is dat dus geen risico, stelt de heer Roelants. Er is wel een comfortprobleem.

Worden de kredieten wel allemaal aangewend? De spreker verzekert dat in 2006, 2007 en 2008 exact honderd percent van de ter beschikking gestelde middelen op het VIF (Vlaams Infrastructuurfonds), investeringsartikel 43.11, is vastgelegd. Voor 2009 is dat 99 percent, omdat er enige vragen waren gerezen bij een nieuwe inspecteur van Financiën bij bepaalde dossiers.

Met betrekking tot de doorlooptijd van interne dossiers, voorziet het standaardbestek 250 in een termijn van 120 dagen tussen datum van aanbesteding en toewijzing van het contract, de gestanddoeningstermijn. In die periode moet de aannemer zijn prijzen in stand houden en moet het contract betekend worden. De spreker geeft nog mee dat in de wetge-

ving betreffende overheidsopdrachten, als een werk gegund is, ook termijnen zijn vastgelegd waarbinnen de aanvangsdatum kenbaar moet worden gemaakt en de werken moeten worden gestart op het terrein. In het kader van een goede coördinatie en afstemming van de werken ter plekke is men soms genoopt een aantal zaken te verschuiven en dan gebeurt het dat in het bestek een langere gestanddoeningstermijn wordt ingeschreven. Het is volgens de spreker beter in die fase tijd te nemen om beter te plannen, dan in een latere fase waar wettelijke termijnen spelen.

Voor de onderhoudsachterstand van het wegennet per net en per parameter, verwijst de heer Roelants naar pagina 54 en volgende van het rapport waar dat onderscheid wordt gemaakt, tot zelfs per provincie toe. Hij onderstreept dat de meeste cijfers wat de geldwaarde betreft niet geïndexeerd zijn in de tabellen, maar dat de geïndexeerde cijfers onderaan de tabel opgenomen zijn.

Vroeger werd in de quotering van de toestand van wegen per hectometer weg een onderscheid gemaakt tussen zeer goed, goed, voldoende, slecht of zeer slecht. Dat is omgezet naar een kwalificatie van uitstekend, normaal, behoorlijk, gebrekkig en onvoldoende. Dat biedt meer nuancering, waar men vroeger even streng oordeelde voor gewestwegen als voor autosnelwegen. Voor autosnelwegen, waar sneller verkeer plaatsvindt, liggen de eisen voor een aantal parameters om veiligheidsredenen hoger. In het rapport staat op pagina 30 een visuele voorstelling van wat in de nieuwe beoordeling met de vroegere overeenstemt. Het is ook duidelijker wat als achterstand beschouwd wordt: alles wat als onvoldoende bestempeld wordt.

Er is gevraagd naar benchmarking, naar een vergelijking met buurlanden. De heer Roelants stipt aan dat het AWV ook zelf zitting heeft in en actief meewerkt binnen een aantal internationale organisaties zoals PIARC (World Road Association), of Europese, zoals CEDER, waar geregeld vergelijkende studies worden uitgevoerd. Het OCW, het Belgische Onderzoekscentrum voor de Wegenbouw, doet ook vergelijkende studies, zoals recent over de dimensioneringsregels in België, in Vlaanderen en Wallonië, en het buitenland. Daaruit is gebleken dat er geen significante verschillen bestaan tussen de standaardstructuren zoals opgelegd in Vlaanderen en die van andere landen. Er zijn ook vergelijkende studies over de verschillende onderhoudsstrategieën. Binnen PIARC loopt zo een onderzoek, waarvan de resultaten in de loop van 2011 voorgesteld worden. CEDER heeft een onderzoek opgestart naar de investeringsmiddelen. De voorlopige resultaten tonen aan dat, rekening houdend met het wegennet zelf maar ook met aantal rijstroken, dus de breedte van de autosnelwegen, en met de belasting ervan, Vlaanderen het met minder budget moet stellen qua onderhoud dan de buurlanden.

De heer Roelants gaat ook in op de vraag naar extra kredieten en in welke mate ze al zijn meegenomen in de meerjarenbegroting. Ook naar de eventuele interne compensaties werd gevraagd. De heer Roelants stelt dat er inderdaad een verdrievoudiging van de budgetten heeft plaatsgevonden, van 30 miljoen euro naar 90 miljoen euro voor structureel onderhoud in 2009. Niet alleen in absolute cijfers is er verbetering, maar ook inzake het percentage aandeel daarvan binnen de globale investeringsportefeuille, van 19 percent in 2004 voor projecten van structureel onderhoud, tot 39 percent voor het programmavoorstel van 2010. De interne compensatie voor het programma 2010 beslaat een aantal voorstellen voor extra middelen ten behoeve van structureel onderhoud. Tegelijk zijn er ook voor de lopende begrotingscontrole voorstellen ingediend.

Er is al geopteerd voor duurzame materialen, maar toch rijzen er vragen bij de verenigbaarheid daarvan met hergebruik en gebruik van secundaire grondstoffen. De heer Roelants is ervan overtuigd dat er geen contradictie hoeft te zijn. In duurzame materialen kunnen secundaire grondstoffen worden verwerkt. Dat kan in zowel asfalt als in beton en dat is ook zo voorzien in het bestek, stelt de spreker. Aan die grondstoffen worden dezelfde eisen gesteld als aan de primaire. Voor een aantal lagen, vooral de top laag, worden wel beperkingen in gebruik van secundaire grondstoffen opgelegd.

De evaluatiedatabank voor aannemers is een denkspoor, herhaalt de heer Roelants. Het AWV is een systeem van evaluatie van studiebureaus aan het invoeren zoals dat ook bij Aquafin is geïmplementeerd. In samenspraak met en na overleg met COPRO, Aquafin, VLARIO, de TMVW (Tussengemeentelijke Maatschappij der Vlaanderen voor Watervoorziening) en AWV is de idee gegroeid van een evaluatiedatabank voor aannemers. Dat komt niet in de plaats van erkenning of erkenningscommissie, maar vloeit louter voort uit de vaststelling dat in het verleden met daar doorgegeven opmerkingen of gebreken, weinig concreets gebeurt. Het concept zou in overleg met de koepelorganisatie VlaWeBo (Vlaamse Wegenbouwers) worden uitgewerkt.

De manier van werken van AWV stoelt op het zoeken naar een goed evenwicht tussen de tijdsdruk die wordt opgelegd aan de aannemer om voor aanvang van de ochtendspits de werf weer vrij te geven en de zorg om de kwaliteit van het werk en van het asfalt. Er leefde enige vrees dat het opleggen van strikte tijdsaders de mogelijke economische voordelen zou teniet doen. Warm asfalt, dat verwerkt wordt bij temperaturen van 150 graden, moet worden afgekoeld tot 35 tot 40 graden voor het in gebruik kan worden genomen. Dat vermijdt schade. AWV denkt eraan om het werk in een ruimer tijds kader te laten plaatsvinden en in functie van het verkeer, mits een goede verkeersomleiding. Dat moet een hogere kwaliteit garanderen.

Over het gebruik van betonverharding als alternatief en de mogelijk daarmee gepaard gaande geluidsoverlast, stelt de heer Roelants dat de dwarsgegroeide beton van weleer in elk geval meer geluid produceerde dan asfalt. Hij verwijst naar de werken op de E40 tussen Brussel en Affligem, waar in de deklaag betonmengsels worden gebruikt van een fijner kaliber. De geluidsproductie van de betonverharding en asfaltverharding in SMA (steenmestiekasfalt), de klassieke asfalt, bedraagt nog drie decibel en is zodoende sterk verlaagd. De top laag hoeft ook niet in beton aangelegd te worden als er betonverharding wordt toegepast. Er kan ook een bitumineuze top laag op. Dat garandeert dezelfde geluidsdemping als een wegverharding volledig in asfalt.

De heer *Jan Roegiers* herinnert aan zijn schriftelijke vraag over zomerschade aan specifiek de E34 tussen Zelzate en Moerbeke. Die schade zou volgens het antwoord van de minister te wijten zijn aan hoogovenslakken in de wegfundering, die in de jaren '70 werden gebruikt. Er treden zwelreacties op onder invloed van vocht, die dan tot opstuwing in de wegen leiden. Het lid oppert dat heel wat wegen kampen met het hobbeleffect. De enige oplossing die wordt aangereikt, is die wegen te vernieuwen. Hoeveel percent van de autosnelwegen zijn nog met dat procedé aangelegd? De heer *Tom Roelants* kan dat niet voor de vuist weg zeggen.

Mevrouw *Griet Smaers* refereert nog aan de motie van de meerderheid die op 12 januari 2010 is ingediend naar aanleiding van de beleidsnota⁴. Daarin is gevraagd om het bestaande wegennet verder uit te rusten en de onderhoudsachterstand weg te werken. Het beleid dat is ingezet, krijgt de volle steun en dus ook de vraag om de nodige middelen uit te trekken. Het lid stelt dat de cijfers van het AWV de toestand danig hebben verduidelijkt.

Ook de aandacht voor controle op de kwaliteit van het geleverde werk, is positief, vindt het lid. Vooral het asfaltreglement is een goede zaak, meent ze.

De fractie van mevrouw Smaers wil nog wel vragen om goed te communiceren bij werken in het kader van het wegwerken van de onderhoudsachterstand en structurele werken. Dat is cruciaal voor een goede coördinatie van de vele werken.

⁴ Met redenen omklede motie tot besluit van de in commissie besproken beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014, *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 217/ 7.

De heer *Dirk de Kort* neemt zich voor om in de debatten van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken steeds de link te leggen naar de Commissie voor de Versnelling van Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten⁵. Hij wil erop toezien dat de resultaten van die besprekingen en werkzaamheden niet worden vergeten. Hij verwijst in die zin naar aanbeveling 74, die vraagt dat men vóór overheidsprojecten met de federale wetgever contact zou opnemen, zodat er overleg kan plaatsvinden over de specifieke fiscale behandeling en regelgeving ter zake. Bij wegenwerken geldt een percentage btw dat niet betaald hoeft te worden. Dat betekent dat meer werken gerealiseerd kunnen worden.

Minister *Hilde Crevits* verklaart dat er voor aanvang van de commissievergadering nog een bespreking is gehouden over hoe de resolutie van het parlement concreet kan worden ingevuld.

De heer *Dirk Peeters* wil weten welke aspecten in de benchmarking met het buitenland worden opgenomen. Worden de beste praktijken uit het buitenland als voorbeeld gesteld? Het is het lid opgevallen dat onder meer in Frankrijk en Duitsland andere materialen worden gebruikt. Zijn er ook cijfers over vergelijking van materialen?

De heer *Tom Roelants* wijst erop dat hij reeds de studies inzake dimensionering, strategie en budgetten heeft vermeld. Van de studies over materialen heeft hij de resultaten niet bij de hand. Hij stelt dat er wel een verschil kan zijn in keuze van materialen, maar dat onder meer voor asfalt en beton er een Europese normering bestaat en daarin dus geen verschil kan zijn.

De heer *Jan Peumans* vraagt zich af waarom de wegen in Nederland dan zoveel beter lijken, zelfs de druk bereden wegen.

De heer *Tom Roelants* gaat terug op de onderhoudsstrategie en herhaalt dat andere landen in die zin een andere strategie erop nahouden waardoor ze niet zoals België de wegen veel te lang laten degraderen tot ze in een erbarmelijke staat verkeren. Daar gebeurt veelvuldig tussentijds onderhoud. De toplagen worden per definitie elke acht jaar vervangen, vooral eer de onderlaag schade kan oplopen. In België zijn de onderlagen wel beschadigd geraakt en volstaat gewoon topaagherstel niet.

De heer *Jan Peumans* begrijpt niet altijd de dosering van werken. Hij stelt dat aan herinrichting van zwarte punten, van kruispunten soms vijf miljoen euro wordt besteed en dat de weg even verder er schandalig bijligt. Is het niet mogelijk aan de studies en uitvoering van die kruispunten wat minder te besteden en dat aan te wenden voor onderhoud van wegen? Het lid meent dat vooral een verandering van filosofie zich aandient. Het gaat volgens hem niet op altijd maar het wegenonderhoud vooruit te schuiven waardoor de kosten achteraf veel duurder uitvallen.

Minister *Hilde Crevits* stelt dat de aanpak van de zwarte punten een bewuste keuze is geweest. Elk zwart punt dat meer vergt dan simpele handelingen doorloopt een aantal procedures bij de PAC (Provinciale Auditcommissies) waar de grote principes van de renovatie worden vastgelegd. Soms wordt daarbij gekozen voor de duurdere oplossingen omdat ze de veiligheid het meest optimaal garanderen. Het onderhoud van de wegen behoort dan weer tot de structurele werken. Er wordt al wel rekening gehouden met de gebruikte materialen van wegen die raken aan de zwarte punten. De minister stelt dat vooral een meer geïntegreerde benadering van beide soorten werken nodig is.

De heer *Pieter Huybrechts* vraagt of het hanteren van een betere onderhoudsstrategie ook garanties biedt op een gelijkwaardige wegentkwaliteit als in de buurlanden.

⁵ Resolutie betreffende aanbevelingen aangaande de versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten: Sneller door Beter, *Parl. St.* Vl. Parl. 2009-10, nr. 395/1-2, en nr. 55/1-2.

De heer *Tom Roelants* antwoordt dat er een bedrag is berekend op basis van het rapport-Heleven, dat nodig is om de achterstand weg te werken. Dat moet ervoor zorgen dat het normale structurele onderhoud dat op geregelde tijdstippen moet gebeuren en in stand moet worden gehouden, ook kan gebeuren op een goede basis. Dat bedrag moet volstaan. De spreker staat voor honderd percent achter het rapport en de cijfers daarin.

De heer *Jan Peumans* suggereert dat voor het onderhoud van de autosnelwegen een vorm van alternatieve financiering zoals in Wallonië misschien ook een oplossing kan bieden. Sofico (Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures) in Luik heeft de grote onderhoudswerken aan de E411 gedaan en het lid stelt voor om er een werkbezoek te houden.

Minister *Hilde Crevits* oppert dat vooraleer die weg te bewandelen een degelijke evaluatie nodig is van de ervaringen van andere partijen in dat verband. Er wordt aan gewerkt, verzekert de minister. De prijseffecten moeten worden onderzocht. Zelf denkt ze eraan in de bestekken niet alleen mengsels voor te schrijven, maar een garantietermijn voor de uitvoering van de werken, omdat ook de manier waarop en de volgorde van handelingen een grote rol speelt bij de uiteindelijke kwaliteit. Dat garandeert een grotere zorg van de aannemers die voor uitvoering instaan.

De heer *Filip Watteeuw* is het eens met de opmerkingen van de heer Peumans. Hij meent dat bij aanleg van missing links ook rekening moet worden gehouden met de kost aan onderhoud op langere termijn. Minister *Hilde Crevits* merkt op dat in de aanleg van missing links die met pps (publiek-private samenwerking) gefinancierd worden, het onderhoud gedurende dertig jaar al is inbegrepen. Voorts is ze het met de opmerking eens. De uitdaging is dubbel, stelt ze: zorgen dat de goede wegen niet verder degraderen en de slechte wegen opnieuw in een goede staat brengen.

De heer *Jan Roegiers* meent dat de minister ook een aantal wensen heeft uitgedrukt in het kader van het rapport, dat een belangrijke update en informatiebron is. Ze heeft het over een inhaaloperatie en de nodige middelen daarvoor. Hij stelt dat er ook geen politieke discussie is gevoerd. De minister krijgt de volle steun voor de noodzaak van de inhaaloperatie, oppert het lid, omdat die de verkeersveiligheid verbetert. Het aspect communicatie is een andere zaak, en cruciaal voor wegenwerken die toch wel enige hinder zullen veroorzaken. Daaraan moet de nodige zorg worden besteed. Het lijkt hem een moment bij uitstek om de overstap naar openbaar vervoer te promoten. Kan de minister ter zake een actieprogramma klaarstomen om mensen daartoe aan te zetten en de files te vermijden? Hij stelt voor ook de dynamische borden daarin te betrekken en daarop aan te geven hoe lang iemand onderweg is met auto tegenover trein.

Minister *Hilde Crevits* verklaart zich ten volle bereid een politieke discussie te houden. Ze refereert vervolgens aan de beleidsnota en de actualiteitsmotie van 10 februari 2010⁶ die stipuleert dat de structurele onderhoudsinspanningen verhoogd moeten worden, dat de achterstand moet worden ingehaald en dat bij de inhaaloperatie voorrang moet gelden voor hoofdwegen. Ze stelt zich daar strikt aan te houden, ondanks het feit dat er hinder mee gepaard gaat. Er is echter al geruime tijd overleg met de verenigingen van weggebruikers, de vrachtwagensector. En ook de vakbonden en de verenigingen van wegenbouwers zijn gevraagd om daarbij aanwezig te zijn zodat de werken op een zo efficiënt mogelijke manier kunnen worden georganiseerd. Absolute prioriteiten zijn voor de minister de kwaliteit van de werken en de veiligheid van de arbeiders. Daarnaast zijn de snelheid en het minderhindergebeuren belangrijk. Daarin ligt de focus vooral op alternatieve wegen, maar de minister erkent dat die allicht kan worden verlegd naar het openbaar vervoer en car-

⁶ Parl. St. VI. Parl. 2009-10, nr. 373/1-2

poolen. Echt gepersonaliseerd advies is vooralsnog niet mogelijk, stelt ze. Basis moeten de theoretische rijtijden zijn, maar het is de bedoeling op termijn het wegennet en het openbaar vervoer intelligenter te maken. Voor de dynamische borden moet worden onderzocht hoe en wat er precies aan informatie wordt meegegeven.

De voorzitter,
Jan PEUMANS

De verslaggever,
Jan ROEGIERS

Gebruikte afkortingen

ARAN	Automatic Road Analyzer
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
btw	belasting over de toegevoegde waarde
COPRO	Onpartijdige Controle-instelling voor de Bouw
DBFM	Design Build Finance Maintain
OCW	Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw
PAC	Provinciale Auditcommissie
PIARC	World Road Association
PKP	projectkwaliteitsplan
pps	publiek-private samenwerking
pv	proces-verbaal
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
SCRIM	Sideway Force Coefficient Routine Investigation Machine
SMA	steenmastiekasfalt
Sofico	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
TMVW	Tussengemeentelijke Maatschappij der Vlaanderen voor Watervoorziening
VIF	Vlaams Infrastructuurfonds
VLARIO	Vlaamse Rioleringen
VlaWeBo	Vlaamse Wegenbouwers

BIJLAGE:

De presentatie van het Agentschap Wegen en Verkeer
bij de toelichting van mevrouw Hilde Crevits,
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
en van de heer ir. Tom Roelants, waarnemend administrateur-generaal AWV





1. Inleiding

H. Crevits
Minister van Mobiliteit en Openbare
Werken,



Inleiding

- Dit is het 13^{de} rapport
- Doel: globaal zicht op toestand wegennet
- Meten van 4 parameters
 - **Stroefheid**
 - **Spoorvorming/trapvorming**
 - **Vlakheid**
 - **Beschadigingsgraad**
- Resultaten gebruiken voor een plan van aanpak onderhoud



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

ir. Tom Roelants
Wvd. Administrateur-generaal AWV,



Rapport “Toestand van het wegennet”

- Jaarlijks opgesteld door afdeling Wegenbouwkunde
- Doel:
 - **globaal zicht geven op algemene toestand**
 - **analyse van onderhoudsbehoeften**

• Toestand van het wegdek



1. Spoorvorming / Trapvorming

⇒ Opgemeten met de ARAN



• Toestand van het wegdek



2. Beschadigingsgraad

⇒ Opgemeten met de ARAN d.m.v. 3 camera's

3. Langsvlakheid

⇒ Opgemeten met de ARAN

4. Stroefheid

⇒ Opgemeten met de SCRIM



Het Vlaamse Wegennet

agentschap
Wegen en Verkeer

- Indeling (≠ RSV)
 - **900 km** **Autosnelwegen (A-wegen)**
 - **2500 km** **Primaire wegen (N001 – N099)**
 - **2600 km** **Secundaire wegen (N100 – N799)**
- Meetprogramma (rapport 2008 – publicatie 2009):
 - **A-wegen: jaarlijks (meetresultaten 2008)**
 - **P-wegen: 2-jaarlijks, oneven jaren (meetresultaten 2007)**
 - **S-wegen: 2-jaarlijks, even jaren (meetresultaten 2008)**

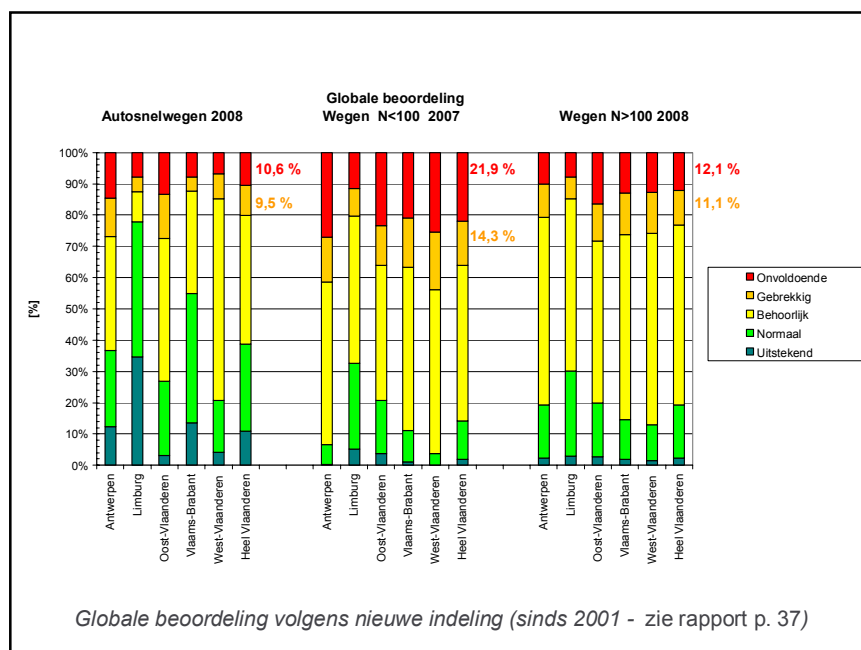
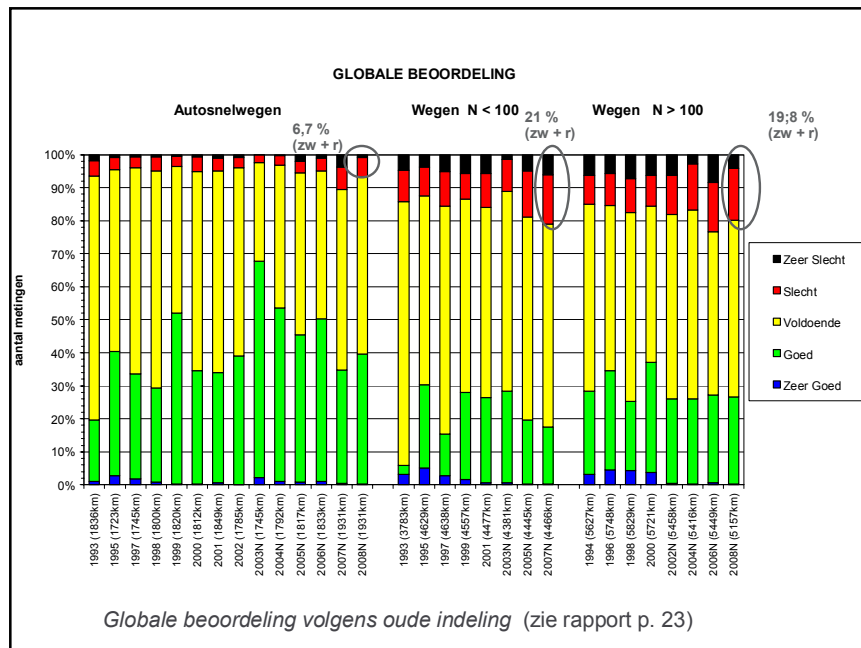
Resultaten

agentschap
Wegen en Verkeer

- Meetresultaten van de 4 parameters worden, per hm, opgelijst
- Omrekening naar index (score) van 0 tot 100
- Indeling in klassen (zie rapport p. 10):

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**



Behoefteanalyse

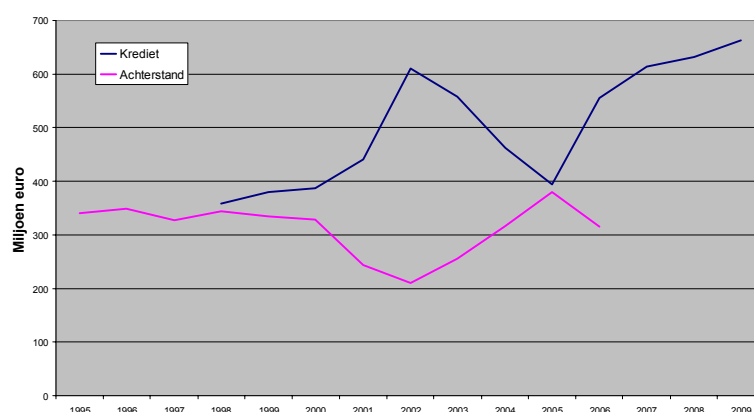
- Vervangwaarde van het wegnnet, gebaseerd op de constructiekost per km (zie rapport p. 49)
- Constructiekost = enkel kost van de wegverharding

	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 wegnnet [M€]	3635
Geïndexeerde vervangwaarde van heel het Vlaamse wegnnet [M€]	5189



agentschap
Wegen en Verkeer

Correlatie toegekend krediet – onderhoudsachterstand (-3 jaar)



Achterstand: berekening o.b.v. rapport

Krediet: berekening o.b.v. beleidskredieten op gewone begroting, VIF en FFEU.



agentschap
Wegen en Verkeer

• Behoefteanalyse



- 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

• Behoefteanalyse



- Onderhoudsachterstand per provincie (zie rapport p. 55)

	A-wegen [M€]	N-wegen [M€]	Totaal [M€]
Antwerpen	38,62	45,85	84,47
Vlaams-Brabant	14,18	25,4	39,58
Limburg	8,97	26,95	35,92
Oost-Vlaanderen	19,16	77,01	96,17
West-Vlaanderen	9,3	50,26	59,56
Vlaanderen	90,23	225,47	315,7
Vlaanderen (geïndexeerd)	128,81	321,89	450,70

Behoefteanalyse



- Onderhoudsachterstand per parameter (zie rapport p. 54)

	Structureel onderhoud [M€]	Relatieve verdeling
Visuele inspectie	162,18	51,37 %
Vlakheid	107,27	33,98 %
Spoorvorming	29,55	9,36 %
Stroefheid	16,70	5,29 %
Som van alle parameters	315,70	100,00 %
Som van alle parameters – geïndexeerd	450,70	100,00 %

Structuurparameters: visuele inspectie en vlakheid

Veiligheidsparameters: spoorvorming en stroefheid

Behoefteanalyse



- Normaal structureel onderhoud per provincie (zie rapport p. 57)

	A-wegen [M€]	N-wegen [M€]	Alle wegen [M€]
Antwerpen	22,72	23,87	46,59
Vlaams-Brabant	6,77	25,29	32,06
Limburg	3,89	20,4	24,29
Oost-Vlaanderen	12,13	45,19	57,32
West-Vlaanderen	7,99	44,19	52,18
Vlaanderen	53,5	158,94	212,44
Vlaanderen (geïndexeerd)	76,38	228,91	303,28

Behoeft van 303 M€, gespreid over 3 jaar, geeft een behoefte van 101 M€ / jaar.

Behoeftanalyse



- Normaal structureel onderhoud per parameter (zie rapport p. 57)

	Structureel onderhoud (1) [M€]	Relatieve verdeling (1)/Σ (1)
Visuele inspectie	63,88	30,07 %
Vlakheid	119,79	56,39 %
Spoorvorming	10,94	5,15 %
Stroefheid	17,83	8,39 %
Som van alle parameters	212,44	100,00 %
Som van alle parameters	303,28	100,00 %

Structuurparameters: visuele inspectie en vlakheid

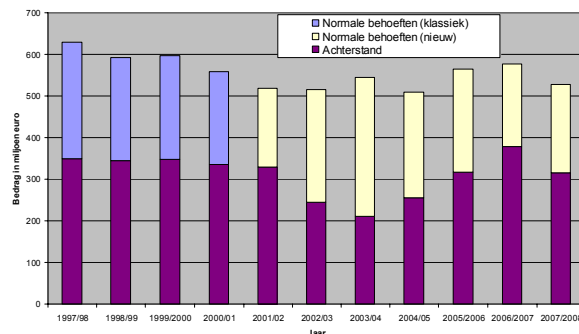
Veiligheidsparameters: spoorvorming en stroefheid

Behoeftanalyse



- Evolutie van de behoeften (zie rapport p. 58)

Achterstand en normale behoeften sinds 1997



Sinds 2001: aanpassingen normen in functie van verkeersintensiteit, met verstrenging voor A-wegen en versoepeling voor N-wegen.



3. Onderhoudsaanpak door Agentschap Wegen en Verkeer

Wvd. Administrateur-generaal AWV,
ir. Tom Roelants



Situering: wegennet in beheer Vlaams Gewest

- Ouderdom wegennet: zeer verscheiden
 - Autosnelwegen aangelegd in jaren '60-'70
 - Gewestwegen gemiddeld nog ouder
 - Ontwerp naar dimensionering, rekening houdend met toenmalige verkeersintensiteiten:
 - Wegopbouw, materiaalkeuze en uitvoeringsvoorschriften voldoen niet langer aan het huidige gebruik

Situering: wegennet in beheer Vlaams Gewest



- Mogelijke oorzaken van huidige staat van wegennet:
 - **Dimensioneringen niet afgestemd op huidige verkeersintensiteiten**
 - **Onvoldoende onderhoudsinspanningen leiden tot sterke degradatie van wegennet:**
 - Investeringsmiddelen gestaag opgetrokken (2004) van ca. 30 M € tot ca. 90 M € voor structureel onderhoud (anno 2009)
 - **Onderhoudsinspanningen teveel gericht op instandhouding in plaats van tijdige renovatie**

Aanpak werken



- Jaarlijks investeringsprogramma voor onderhoudswerken:
 - **op basis van rapport toestand wegennet**
 - **rekening houdend met verdeling over provincies en i.f.v. clustering van werken voor minder hindermaatregelen in overleg met partners minder hinder protocol**
- Probleemstelling:
 - **Investeringsen zijn evenwichtsoefeningen tussen technische, maatschappelijke en financiële randvoorwaarden en eisen.**
 - **Risicobeheersing: naar materiaalkeuze, uitvoeringsvoorschriften en uitvoeringscontrole**
- Oplossingsrichtingen:
 - **Uitvoeringsmethodes**
 - **Uitvoeringsomstandigheden**

Uitvoeringmethode



- Aangekondigde maatregelen door minister Crevits
 - **Controle verbeteren:**
 - mogelijkheden voor externe ondersteuning zijn beschikbaar
 - toepassen van PKP (project kwaliteitsplan) veralgemenen
 - **Verlengde waarborgtermijnen worden onderzocht**
→ minister Crevits: minimum 10 jaar
 - **Evaluatiedatabank voor aannemers wordt onderzocht**
 - **Asfaltreglement:**
 - aanpassing aan toepassingsreglement COPRO afgestemd met producenten
 - formele goedkeuring voorzien op volgende Adviesraad Asfalt

Uitvoeringsomstandigheden



- **Meer werken met duidelijk afgesloten werven, zodat de tijdsdruk en de uitvoeringsomstandigheden binnen de werfzone beheersbaar gehouden worden.**
- **Duidelijker risicoallocatie waarbij mogelijkheden onderzocht worden om ook op vlak van onderhoud DBM-constructies toe te passen. (werken met resultaatsbestekken)**
- **Grotere geclusterde onderhoudscontracten**

• Onderhoudsaanpak



- Drietrapssysteem
 - **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 vanaf 15 maart)**
 - **Structurele renovatie van de rijweg: i.f.v. levensduur van de weg (vb. heraanleg in doorgaand gewapend beton op E17 te Kruishoutem)**

• Nodige budgetten (1/2)



- Doelstelling 1: Volledig wegwerken achterstand op autosnelwegen en achterstand gewestwegen < 300 M€ tegen 2015:
 - **Normaal structureel onderhoud autosnelwegen:**
 - 76 M€ op drie jaar, dus 25 M€ per jaar
 - **Onderhoudsachterstand autosnelwegen:**
 - 129 M€, dus 26 M€ per jaar om deze tegen 2015 weg te werken
 - **Normaal structureel onderhoud gewestwegen:**
 - 227 M€ op drie jaar, dus 76 M€ per jaar
 - **Onderhoudsachterstand gewestwegen < 300 M€**
 - 25 M€ weg te werken tegen 2015, dus 5 M€ per jaar
- **Nodige totaal budget**
 - 132 M€ gemiddeld over jaren 2010 – 2015

• Nodige budgetten (2/2)



- Doelstelling 2: Wegwerken achterstand op gewestwegen tegen 2020:
 - **Normaal structureel onderhoud gewestwegen:**
 - 227 M€ op drie jaar, dus 76 M€ per jaar
 - **Onderhoudsachterstand gewestwegen:**
 - 297 M€ resterend, dus 59 M€ per jaar om deze tussen 2015 en 2020 weg te werken
 - **Normaal structureel onderhoud Autosnelwegen:**
 - 76 M€ op drie jaar, dus 25 M€ per jaar
- **Nodige totaal budget**
 - 160 M€ gemiddeld over jaren 2015 – 2020

• Conclusie (1/2)



- Om de gestelde doelen te halen is er extra budget nodig voor structureel onderhoud:
 - **In de periode 2010 – 2015 een gemiddeld extra budget van 28 M€ per jaar t.o.v. het huidige budget 2010**
 - **In de periode 2015 – 2020 een gemiddelde extra budget van 56 M€ t.o.v. het huidige budget 2010**



• **Conclusie (2/2)**

- Combinatie van de geschetste beleidsdoelstelling met de nieuwe onderhoudsstrategie vraagt ook bijkomende middelen (i.f.v. grondige en duurzame renovatiewerken : vb. E313):
 - bijkomend ca. 25 M € / jaar extra.
- In totaal is het extra benodigde budget dus 53 M€



4. Beleidsmatige conclusies

H. Crevits
Minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Conclusies uit rapport

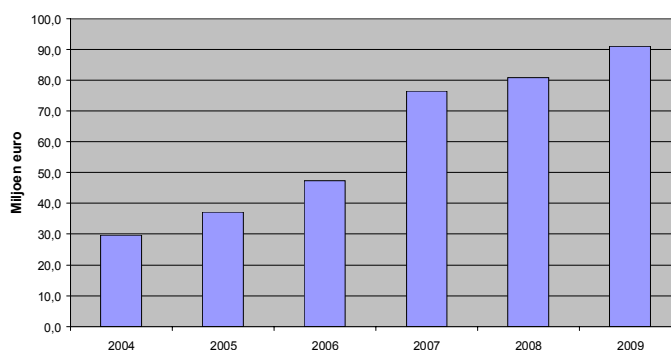


- 10,6 % van de autosnelwegen vraagt onmiddellijke ingreep
- 9,5 % van de autosnelwegen moet binnen 3 jaar aangepakt worden
- 16,9 % van de gewestwegen vraagt onmiddellijke ingreep
- 12,7 % van de gewestwegen moet binnen 3 jaar aangepakt worden

Recente inspanningen: Budgetten



- Investeringsmiddelen voor zuiver structureel onderhoud gestaag opgetrokken van ca. 30 M € (anno 2004) tot ca. 90 M € voor structureel onderhoud (anno 2009)

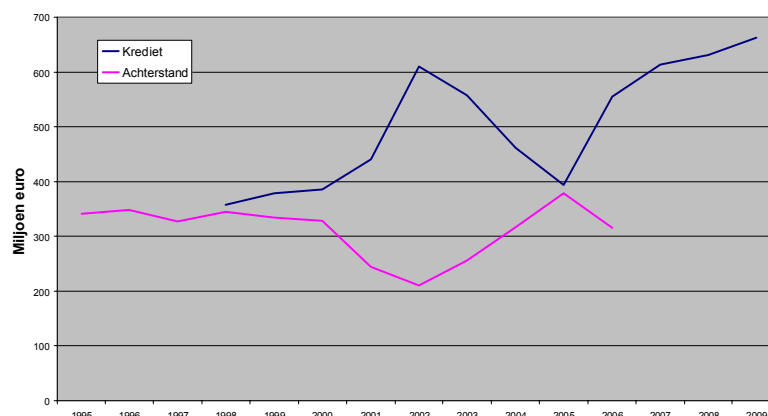


Recente inspanningen : Resultaten



- Zowel grafiek met beleidskredieten als onderhoudsachterstand vertoont pieken en dalen
- Hieruit blijkt relatie tussen stijgend budget en dalende achterstand, met een vertraging van drie jaar, te verklaren door:
 - **Vastlegging in jaar X**
 - **Werken uitgevoerd in jaar X+1**
 - **Metten in jaar X+2**
 - **Rapport uitgegeven in jaar X+3**
- → Cijfers uit rapport 'Toestand van het wegennet' 2009 te relateren aan investeringen 2006

Recente inspanningen : Resultaten



• **Recente inspanningen:
Nieuwe onderhoudsstrategie**



- Drietrapsysteem voor onderhoudswerken
 - **Acuut onderhoud waar nodig**
 - **Herstellen toplaag (asfalt) of overlaging (beton)**
 - **Structureel onderhoud**

• **Recente inspanningen:
Nieuwe onderhoudsstrategie**



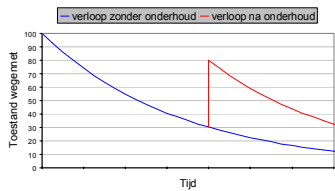
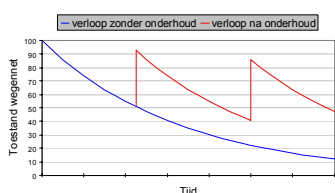
- Drietrapsysteem voor onderhoudswerken
- met aandacht voor:
 - **Kwaliteit uitvoering (garanties)**
 - **Kwaliteitsvolle werfomstandigheden**
 - **Gecoördineerde aanpak met aandacht voor minder hinder**
 - **Overleg**
 - **Budget**
 - **Duurzame materiaalkeuzes**



agentschap
Wegen en Verkeer

Onderhoudsstrategie

- strategie A: reconstructie als kwaliteit beneden de interventiedrempel komt
 - **zware ingreep**
 - **minder wegenwerken**
 - **langere uitvoeringstermijn**
- strategie B: regelmatig onderhoud voordat kwaliteit beneden interventiedrempel komt
 - **lichtere ingrepen**
 - **vaker wegenwerken**
 - **kortere uitvoeringstermijn**



agentschap
Wegen en Verkeer

Beleidskeuze wegverharding autosnelwegen

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

• Budgetten 2010



- Voorziene budget structureel onderhoud: 104 M€
 - **Deel Autosnelwegen: 58 M€**
 - **Deel Gewestwegen: 46 M€**
- Dit totale budget kan binnen de huidige kredieten jaarlijks worden voorzien voor structureel onderhoud
- In 2010 extra uitgave voor herstellen winterschade: 11,5 M€
- Andere verbeteringen: doortochten, herinrichting kruispunten, overlagingen i.f.v. geluid: 30 M€
- Totaal: 146 M€ (versus 134 M€ in 2009)

• Doelstellingen



- Onderhoudsachterstand wegwerken in twee stappen
- **Doelstelling 1: Tegen 2015**
 - Achterstand autosnelwegen volledig weggewerkt
 - Toestand gewestwegen wordt verbeterd
- **Doelstelling 2: Voor 2020**
 - Achterstand gewestwegen volledig weggewerkt
 - Geen achterstand op autosnelwegen

• **Snellere verwerking van metingen**

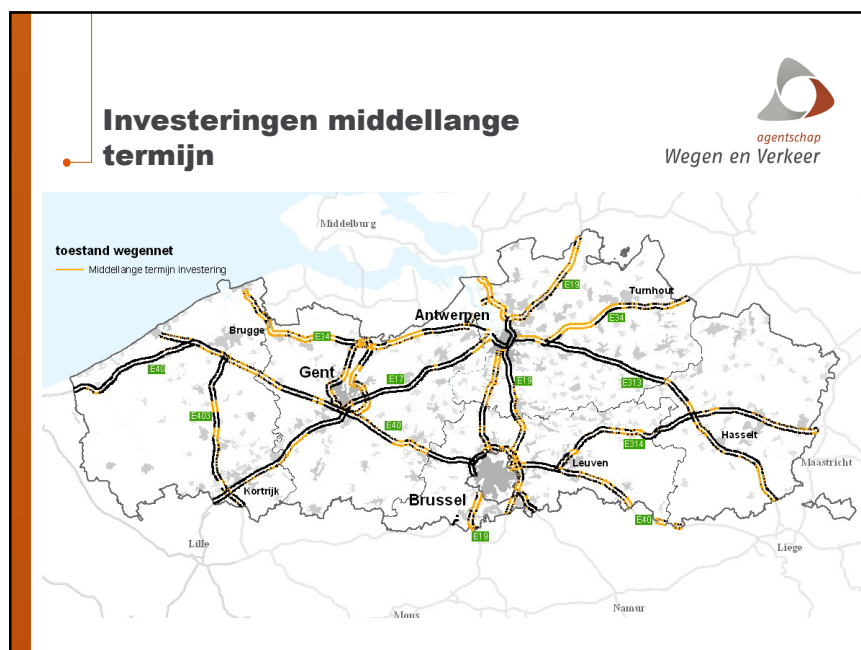
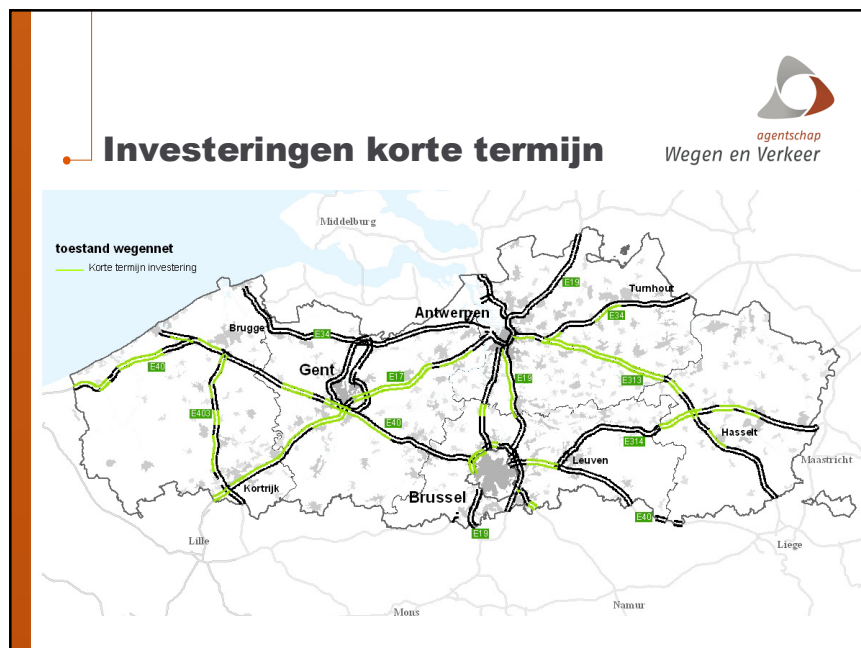


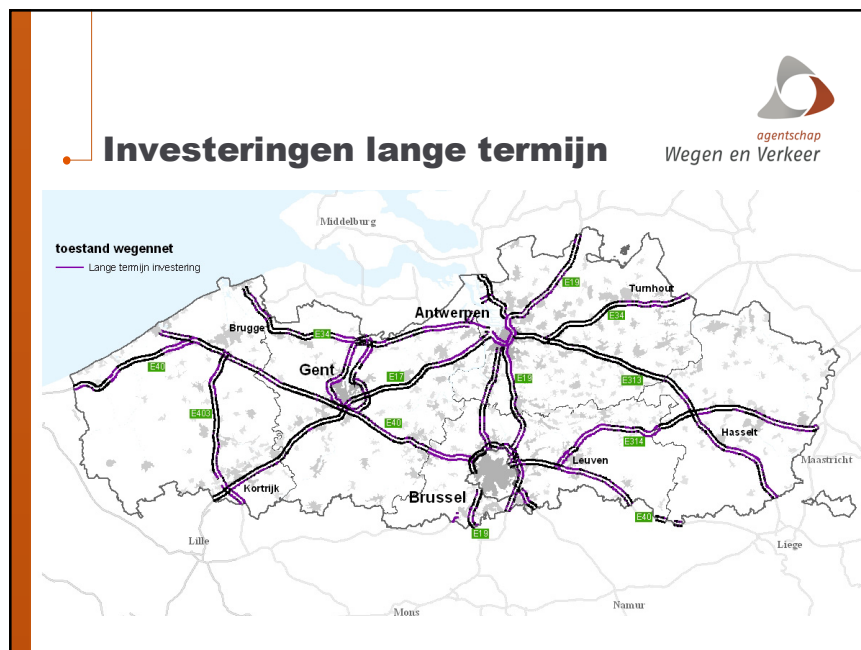
- Snellere vertaling van meetresultaten
 - **Resultaten autosnelwegen uit 2010 ter beschikking in najaar 2010**
- Inventarisatie winterschade start op 15 maart 2010 – ter beschikking eind april 2010

• **Vertaling op het terrein**



- Vijfjarenplanning structureel onderhoud autosnelwegen
- Rekening houdend met minder hinderstrategie
 - Grotere werkzaamheden samen
 - Spreiding van de werken:
 - ruimte en tijd





Concrete projecten 2010 (1/2):



Provincie	Wegnr.	Van kmpt	Tot kmpt	Richting	Omschrijving	Bedrag
Antwerpen	A12	38,4	46,0	Beide	Structureel onderhoud tussen R1 en R2	3.490.000,00 EUR
Antwerpen	E313	1,0	7,3	Hasselt	Structureel onderhoud	1.500.000,00 EUR
Antwerpen	E313	9,0	48,0	Beide	Nieuwe toplaag SMA	5.000.000,00 EUR
Limburg	E313	50,0	55,0	Beide	Herstelling en renovatie E313, inclusief op- en afritcomplexen	3.000.000,00 EUR
Oost-Vlaanderen	E17	26,5	37,5	Kortrijk	E17/E40-Algemeen structureel onderhoud	17.000.000,00 EUR

Concrete projecten 2010 (2/2):



Provincie	Wegnr.	Van kmpt	Tot kmpt	Richting	Omschrijving	Bedrag
West-Vlaanderen	E403	44,6	49,0	Beide	Structureel onderhoud tussen A17 - A14 en Lichtervelde	5.000.000,00 EUR
West-Vlaanderen	E40	5,4	14,5	Calais	A18 Vak Veurne - Adinkerke. Aanleggen definitieve slijtlaag	1.562.000,00 EUR
Vlaams-Brabant	E40	8,8	18,4	Beide	Overlaging met SMA ter verbetering van het rolgeluid en verlenging levensduur	13.500.000,00 EUR
Vlaams-Brabant	R0	35,4	37,2	Beide	Saneren uitkragingen en vernieuwen voegen van viaduct R7 te Vilvoorde met vernieuwen rijwegverharding	5.000.000,00 EUR
Vlaams-Brabant	R0			Beide	Structureel onderhoud op de autosnelwegen rond Brussel	1.500.000,00 EUR