



Vlaams
Parlement

stuk **2382** (2013-2014) – Nr. 1
ingediend op 23 januari 2014 (2013-2014)

Gedachtewisseling

over het rapport ‘Toestand van het wegennet’
en de eerste rapportage over het IIR-project

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, de dames Els Kindt, Griet Smaers;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Egbert Lachaert;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

mevrouw Caroline Bastiaens, de heren Ward Kennes, Johan Sauwens, Marc Van de Vijver;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
mevrouw Lydia Peeters, de heer Sas van Rouveroi;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de dames Annick De Ridder, Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Dirk Peeters.

INHOUD

I. Autosnelwegen – Metingen 2013	5
1. Inleiding door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	5
1.1. Doel van de rapportage.....	5
1.2. Rapporteringswijze	5
2. Toelichting door ir. Tom Roelants, administrateur-generaal AWV.....	6
2.1. De methodiek van systematische metingen	6
2.2. Meetresultaten	6
2.2.1. Globale beoordeling autosnelwegen	6
2.2.2. Overzichten per provincie en per parameter	6
2.2.3. Onderhoudsachterstand	7
2.2.4. Normaal structureel onderhoud	7
2.3. Operationele conclusies.....	8
2.3.1. Overzicht.....	8
2.3.2. Onderhoudsaanpak.....	8
3. Beleidsmatige conclusies door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	8
II. Gewestwegen Oost- en West-Vlaanderen – Metingen 2012.....	9
1. Inleiding door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	9
2. Toelichting door ir. Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer	9
2.1. Methodiek systematische metingen.....	9
2.2. Resultaten	10
3. Beleidsmatige conclusies door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.....	10

III. De staat van de wegaanhorigheden langsheen het wegenpatrimonium van AWV – Meetjaar 2013	11
1. Inleiding door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	11
2. Toelichting door ir. Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer	11
2.1. Timing van het IIR-project	11
2.2. IIR-project	11
2.3. Resultaat IIR-project	12
2.3.1. Straatkolken	12
2.3.2. Afscherpende constructies	12
2.3.3. Geluidsschermen	13
2.3.4. Verkeersborden	13
2.3.5. Kunstwerken	13
2.3.6. Verlichtingspalen	14
2.3.7. Seinbruggen DVM	14
3. Beleidsconclusies van mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	14
IV. Bespreking	15
Gebruikte afkortingen	20

Bijlagen: zie [dossierpagina](http://dossierpagina.vlaamsparlement.be) op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 12 december 2013 een gedachtewisseling over het rapport ‘Toestand van het wegennet’¹, waaraan voor het eerst een rapportage over het project Inventarisatie, Inspectie en Rapportering wegaanhorigheden is toegevoegd. De toelichting gebeurde door ir. Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer. Hij becommentarieerde drie presentaties met gedetailleerde overzichten van de cijfers, die kunnen worden geraadpleegd op de [dosierpagina](#) van dit stuk op www.vlaamsparlement.be. Elke toelichting werd ingeleid door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, die ook de beleidsconclusies formuleerde.

I. AUTOSNELWEGEN – METINGEN 2013

1. Inleiding door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Minister *Hilde Crevits* stelt dat men intussen toe is aan het zoveelste rapport over de snelwegen.

1.1. Doel van de rapportage

Het doel van het rapport is een beter inzicht te bieden in de toestand van het wegennet. De globale beoordeling van het wegennet gaat uit van het meten van vier parameters: de stroefheid van het wegdek, de spoorvorming en trapvorming, de vlakheid en de beschadigingsgraad. De eerste twee zijn veiligheidsparameters, de andere comfortparameters. Stroefheid wordt gemeten met een speciaal daartoe ontwikkeld apparaat, de SCRIM. De andere parameters worden opgenomen met de ARAN-mobiel².

De resultaten geven een beter inzicht in de toestand van het wegennet en laten zien hoe het structureel onderhoud ervan beter kan worden aangepakt. De minister herinnert aan de doelstelling voor de snelwegen zoals geformuleerd in 2010. De achterstand in het onderhoud moet weggewerkt zijn in 2015 en het aantal wegvakken dat niet voldoet, moet zo klein mogelijk zijn in de meting op dat moment.

1.2. Rapporteringswijze

De wijze van rapporteren blijft ongewijzigd. De snelwegen worden jaarlijks opgemeten zodat de rapportering in hetzelfde jaar kan gebeuren. De meetresultaten voor de autosnelwegen 2013 zijn over een meetperiode van twee maanden verzameld, en dat in het voorjaar. Het voordeel is dat de impact van de voorafgaande winter in het rapport vervat zit. Wat dan ook niet in de metingen is opgenomen, is de invloed van verbeteracties tijdens het meetjaar. Het resultaat van de wegenwerken op de snelwegen van het jaar 2013 is dus niet zichtbaar in het rapport. De toestand is derhalve op het ogenblik van de bespreking de facto beter dan uit het rapport blijkt.

Het totale budget van AWV in 2013 bedroeg 681 miljoen euro. Er is ook opnieuw 170 miljoen euro aan structureel onderhoud van de snelwegen gespendeerd.

¹ Zie voor de jongste verslagen: *Parl. St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1917/1, *Parl. St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1498/1, *Parl. St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 826/1, *Parl. St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 585/1.

² Voor een beschrijving van beide meettoestellen zie: AWV, *Toestand van het autowegennet – Metingen 2012*, november 2012, p. 45-51, [http://awvmagazine.wegenenverkeer.be/sites/default/files/rwov2012Aontwerp%20\(persversie\)%20versie%2021-01.pdf](http://awvmagazine.wegenenverkeer.be/sites/default/files/rwov2012Aontwerp%20(persversie)%20versie%2021-01.pdf).

2. Toelichting door ir. Tom Roelants, administrateur-generaal AWW

2.1. *De methodiek van systematische metingen*

De heer *Tom Roelants* legt uit hoe de resultaten, wat het autowegennet betreft, zijn gekomen. De metingen op de autosnelwegen op basis van de vier vermelde parameters, geven een resultaat per 100 meter. Dat wordt omgerekend naar een score van nul tot 100 (index). Voor elke parameter worden die wegen dan volgens die score ingedeeld in klassen. De presentatie toont een grafiek die van boven naar onder gelezen wordt met een kleuren-indicatie. Blauw is uitstekend, groen normaal, geel behoorlijk, en oranje betekent matig, waarbij dan onderhoud gepland wordt binnen drie jaar. Rood is de kleur die een onderhoudsachterstand signaleert.

Op basis van de vier parameters wordt nog één globale index berekend. Dat cijfer wordt gedistilleerd uit de laagste score van de vier parameters. Zo ontstaan grafieken per net, per provincie of per jaar waaruit conclusies getrokken kunnen worden.

Een behoefteanalyse levert financiële cijfers op die worden berekend volgens de vervangwaarde van het wegnnet, gebaseerd op de constructiekost per kilometer. De cijfers van het voorgaande jaar zijn geïndexeerd met factor 1,54. Dat moet de situatie vergelijkbaar maken met het voorgaande jaar.

De berekening van de benodigde budgetten berust op twee pijlers. Er is het budget dat nodig is om de onderhoudsachterstand weg te werken, en er is het budget voor normaal structureel onderhoud, de secties met codering oranje op de grafieken en de kaarten.

2.2. *Meetresultaten*

2.2.1. *Globale beoordeling autosnelwegen*

De heer Roelants toont een grafiek met de globale beoordeling van de autosnelwegen sinds 2002. Daarbij valt op dat de som van blauw en groen – uitstekend en normaal – voor het zevende jaar op rij is gestegen van 55 percent in het vorige rapport tot 59,43 percent. Voor de gele zone, de autosnelwegen die zich nog in behoorlijke staat bevinden, is er een daling van 26 percent naar 22 percent. De oranje en rode zones staan samen voor 17,9 percent, net als het vorige jaar. Er is alleen een lichte verschuiving tussen rood en oranje, met een lichte toename voor oranje en een lichte afname voor rood.

De algemene tendens is dat het aantal goede wegvakken al zeven jaar blijft stijgen, als resultaat van de vele werken. Anderzijds is er een status quo bij de wegen in slechte staat. De focus ligt nog steeds op het minimaal houden van het pakket wegen dat vooralsnog in behoorlijke staat is, maar waarvan men verwacht dat ze ooit in matige of onvoldoende toestand zullen terechtkomen. Dat is in de voorbije jaren aanzienlijk afgenomen, tot een aandeel van 22 percent.

2.2.2. *Overzichten per provincie en per parameter*

Per provincie beschouwd stijgt het aandeel uitstekende en normale wegen in de provincies Antwerpen, West-Vlaanderen en Limburg. Vlaams-Brabant was in 2012 de beste provincie en gaat lichtjes achteruit. Oost-Vlaanderen blijft status quo.

In het overzicht per parameter blijkt dat de algemene stijgende trend zich doorzet voor de veiligheidsparameters. Voor de structuurparameters is er een status quo waarbij de goede en behoorlijke wegvakken gehandhaafd blijven.

2.2.3. Onderhoudsachterstand

Vervolgens bespreekt de heer Roelants de financiële kant van de zaak. Hij toont volgende tabel voor wat de rode wegvakken betreft, dus de vakken met onderhoudsachterstand.

	Achterstand structureel onderhoud (geïndexeerd) in miljoen euro	Relatieve verdeling
Antwerpen	61,85	32,85%
Vlaams-Brabant	31,13	16,53%
Limburg	15,92	8,46%
Oost-Vlaanderen	37,83	20,09%
West-Vlaanderen	41,55	22,07%
Vlaanderen	188,28	100,00 %

Een tweede tabel geeft dezelfde cijfers opgesplitst per parameter.

	Achterstand structureel onderhoud (geïndexeerd) in miljoen euro	Relatieve verdeling
Visuele inspectie	151,94	80,70 %
Vlakheid	23,30	12,37 %
Spoorvorming	11,36	6,03 %
Stroefheid	1,68	0,89 %
Som van alle parameters	188,28	100 %

2.2.4. Normaal structureel onderhoud

Een volgende tabel geeft per provincie voor de oranje wegvakken, waar normaal structureel onderhoud nodig is dus, de benodigde investeringen weer.

	Normaal structureel onderhoud (geïndexeerd) in miljoen euro	Relatieve verdeling
Antwerpen	29,18	37,57%
Vlaams-Brabant	17,96	23,13%
Limburg	6,28	8,09%
Oost-Vlaanderen	14,25	18,35%
West-Vlaanderen	9,99	12,86%
Vlaanderen	77,66	100 %

Een laatste tabel maakt ook voor die oranje wegvakken de opsplitsing per parameter.

	Normaal structureel onderhoud (geïndexeerd) in miljoen euro	Relatieve verdeling
Visuele inspectie	49,99	64,37%
Vlakheid	18,83	24,25%
Spoorvorming	6,81	8,77%
Stroefheid	2,03	2,61%
Som van alle parameters	77,66	100 %

2.3. Operationele conclusies

2.3.1. Overzicht

De heer Roelants toont een aantal kaartjes om de resultaten visueel overzichtelijk te maken (zie bijlage 1). Eerst voor de staat van de weg algemeen, met alle scores voor alle parameters en provincies. Een tweede kaart geeft het aandeel weer van de normale en uitstekende wegvakken – groen en blauw. Vervolgens is er een kaart met het aandeel van de oranje en rode (te herstellen) wegvakken.

Op een volgende kaart wordt een overzicht gegeven van dezelfde wegvakken die na de start van de werken in 2013 intussen toch al in een andere staat verkeren. Met een cijfer zijn de wegvakken aangeduid die al aangepakt zijn en met een streepje wordt de zone aangegeven. Er is ook een visuele weergave van dezelfde rode en oranje wegvakken zonder de reeds in 2013 aangepakte zones. Op een overzicht van wat resteert is dan aangegeven wat er in de volgende periode, 2014, wordt aangepakt.

2.3.2. Onderhoudsaanpak

De onderhoudsaanpak gebeurt op drie niveaus: repetitief, waarbij dringende schade wordt hersteld door onderhoudsaannemers die snel lokale schade aanpakken. Een tweede niveau van onderhoud behelst het vervangen van toplagen, en dat over grotere afstanden en oppervlakken. De top laag wordt afgeschraapt en vervangen om zo te voorkomen dat de weg verder degradeert. Het is een snelle en vaak kosteneconomisch zinvolle maatregel die echter in de tijd wel minder lang effect heeft dan het derde niveau, namelijk het structureel renoveren van de rijweg. Dat laatste impliceert het volkomen opbreken tot op de fundering en opnieuw opbouwen van de weg.

De heer Roelants licht het Pavement Management System toe, dat is ingevoerd als beheerssysteem met een databank waarin maximaal informatie over het wegennet is opgeslagen, ook historische gegevens tot tientallen jaren eerder. Het omvat ook een verouderingsmodel en moet toelaten de meest kosteneffectieve strategie te vinden voor het beheer van de wegen. In het model wordt de hoeveelheid verkeer ingebracht, de resultaten van de metingen over de toestand van de weg, de resultaten van de wegennetinfrastructuur zelf, waarna het systeem na verwerking van die gegevens aangeeft welke de meest geschikte onderhoudsstrategie is. De spreker laat een voorbeeldkaartje zien dat toont waar in het volgende jaar een ingreep vereist is.

Het systeem zegt niet alleen dat er actie nodig is, maar suggereert ook welk type actie, met kleurcodering. Blauw geeft aan dat ingrijpen wenselijk is, maar beperkt kan, zoals met top laag vernieuwing, overlaging of oppervlaktebehandeling. Geel zegt dat grotere ingrepen nodig zijn, zoals ook een onderlaagvervanging. Bij rood wordt structureel onderhoud vooropgesteld, een volledige heraanleg al dan niet inclusief fundering. Het systeem moet toelaten de optimale onderhoudsstrategie te berekenen om dan de budgetten functioneel te kunnen inzetten. Dat moet er tegen eind 2015 voor zorgen dat de achterstand weggevoerd is.

3. Beleidsmatige conclusies door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Minister *Hilde Crevits* vat samen dat in de voorbije jaren hard is gewerkt aan twee sporen die samenkomen. Er is enorm geïnvesteerd in de grondige uitvoering van grote wegenwerken op snelwegen en tegelijk is tegemoetgekomen aan de vraag om met een systeem te werken dat het mogelijk maakt te berekenen waar ingrepen nodig zijn en welke. Het vastleggen van de theoretische budgetten kan met het gehanteerde systeem veel fijnmaziger

gebeuren. De doelstelling voor 2015 – onderhoudsachterstand weggewerkt – blijft gelden, maar dat impliceert nog twee jaar zwaar werk op snelwegen.

De minister legt er nogmaals de nadruk op dat voor de wegvakken in uitstekende en behoorlijke staat het beste resultaat sinds 2004 wordt geboekt. Tegelijk maakt ze de vaststelling dat het rode blokje niet is afgenomen. Dat toont voor de minister aan hoe slecht de toestand van het snelwegennetwerk wel was. De strenge winter bracht een versnelde verergering teweeg op een aantal vakken die beter gekwalificeerd waren. Het is de bedoeling het gele blokje zo klein mogelijk te maken omdat juist dat het risico in zich draagt dat men onverwacht extra rood krijgt.

Voor de bouwwerken zelf die in uitvoering zullen gaan, is er nog geen duidelijkheid over timing. Met de beschikbare resultaten zullen ze voor 2014 en 2015 vastgelegd worden.

Dat de veiligheidsparameters er sinds 2007 sterk op vooruitgegaan zijn, stemt de minister tevreden. Globaal scoort Oost-Vlaanderen iets minder, al zijn er grote werken uitgevoerd na de zomer op de E17 en de E40, die zeker verbetering moeten genereren.

De minister verwijst naar de theoretische oplijsting van de nodige kredieten. Met de door het PMS-systeem voorgestelde geoptimaliseerde keuzes merkt men dat de opties goedkoper worden omdat theoretisch veeleer breed wordt gerekend. Vanaf 2014 wordt het systeem volledig uitgerold.

Op zeer korte termijn wordt een planning opgesteld met de protocolpartners om te zien welke werven er in 2014 georganiseerd kunnen worden en wat men maximaal aankan. Zowel in 2014 als in 2015 zijn nog grote werken nodig. Men haalt wel de doelstelling, al kan er her en der nog een rood blok ontstaan, dat dan zo snel als mogelijk moet worden aangepakt.

II. GEWESTWEGEN OOST- EN WEST-VLAANDEREN – METINGEN 2012

1. Inleiding door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Voor de gewestwegen is afgesproken om niet meer jaarlijks voor een gemengd rapport te zorgen, maar om de opmetingen provincie per provincie te doen en tweejaarlijks een rapport op te stellen. In 2012 waren de provincies Antwerpen, Vlaams-Brabant en Limburg aan de beurt. In 2013 komen de eerste resultaten – de nulmeting dus – van West- en Oost-Vlaanderen.

Het doel en de methodiek is identiek aan die voor het autosnelwegennetwerk. De meting vervolledigt de meting van de andere provincies. De doelstelling voor de gewestwegen is tegen 2020 de onderhoudsachterstand volledig weg te werken. Het is de bedoeling met het rapport prioriteiten te bepalen voor structureel onderhoud en aan te geven welk onderhoud waar moet gebeuren.

2. Toelichting door ir. Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer

2.1. Methodiek systematische metingen

De heer *Tom Roelants* presenteert de resultaten van de meetcampagne 2012 voor de gewestwegen (en niet 2013 zoals voor de autosnelwegen). Het verloop van de meetcampagne bestaat erin dat er de eerste helft van het jaar wordt gemeten en dat de resultaten

van de metingen in de tweede jaarhelft worden verwerkt. De resultaten voor Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant 2013 zijn nog niet verwerkt en dat neemt ongeveer zes maanden in beslag. De gegevens voor Oost- en West-Vlaanderen over 2012 zijn intussen wel verwerkt en worden dus voorgesteld.

Het berekeningssysteem is identiek aan dat van de autosnelwegen. De spreker volgt dezelfde rapporteringsvolgorde. Er is ten opzichte van het voorgaande rapport voor Oost- en West-Vlaanderen een indexering van 10 percent verrekend in de financiële rapportering met het oog op de inflatie.

2.2. Resultaten

Het meetresultaat voor Oost-Vlaanderen toont een evolutie naar 16 percent van de gewestwegen die in normale of uitstekende staat zijn, 45 percent in behoorlijke staat, 14 percent vereist een ingreep binnen drie jaar en 23 percent vraagt een ingreep op korte termijn. Het aantal goede wegvakken is toegenomen in vergelijking met het vorige meetresultaat, het aantal slechte gedaald.

Voor West-Vlaanderen zijn in de laatste metingen de respectieve cijfers 15,8 percent, 43,2 percent, 16,4 percent en 24 percent. Algemeen kan geconcludeerd worden dat het aantal goede wegvakken stabiel blijft en het aantal slechte licht is toegenomen.

Het resultaat kan ook financieel worden uitgedrukt. Voor Oost-Vlaanderen bedraagt de onderhoudsachterstand (geïndexeerd) 169,52 miljoen euro en voor West-Vlaanderen 181,34 miljoen euro. Het normaal structureel onderhoud van de gewestwegen vergt voor Oost-Vlaanderen 93,68 miljoen euro (of een jaarlijkse investeringsbehoefte van 31,23 miljoen euro) en voor West-Vlaanderen 108,32 miljoen euro (36,11 miljoen euro per jaar).

3. Beleidsmatige conclusies door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Minister *Hilde Crevits* wil liever geen grote uitspraken doen over een al dan niet verbetering, omdat het een meting van de actuele toestand betreft. Echt vergelijken kan pas met het volgende rapport. Opmerkelijk noemt de minister dat een kwart van de gewestwegen in zowel West- als Oost-Vlaanderen dringende ingrepen vereist. Zolang de inhaaloperatie op de autosnelwegen loopt, wil men er vooral op toezien dat de toestand van de gewestwegen intussen niet slechter, maar integendeel status quo en zelfs iets beter wordt. Zo zijn er resultaten van de acties rond de zwarte punten – exclusief op gewestwegen – en binnen de administratie geldt een richtlijn die bepaalt dat een grote hap uit het budget besteed moet worden aan het onderhoud. Dat was vroeger niet het geval. Het gros ging toen naar nieuwe dingen.

De doelstelling 2020 is haalbaar, verzekert de minister. Ze is zich bewust van de kritiek op het aantal werven op gewestwegen, gecombineerd met onder meer lokale werven en nutswerven. Werven op gewestwegen vragen meer coördinatie dan werven op autosnelwegen. Ze zijn gevoeliger omdat ze door tal van andere werven belast worden. Zodra de inhaaloperatie op de autosnelwegen afgerond is, wil AWV graag verhoudingsgewijs meer budget inzetten op de gewestwegen. Die beslissing moet in de volgende legislatuur worden genomen.

De veiligheidsparameters worden ook voor de gewestwegen steeds beter. De investeringen ter zake lonen.

III. DE STAAT VAN DE WEGAANHORIGHEDEN LANGSHEEN HET WEGEN-PATRIMONIUM VAN AWV – MEETJAAR 2013

1. Inleiding door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Minister *Hilde Crevits* benadrukt het belang van een rapportage over de staat van het wegenpatrimonium: straatkolken, geluidsschermen, verkeersborden, kunstwerken, verlichtingspalen en de seinbruggen voor dynamisch verkeersmanagement.

Ook dat behelst een nulmeting. Over een dergelijke kwaliteitsinventaris wordt voor het eerst gerapporteerd. Er kan op worden afgepunt en opgevolgd en de manier van werken laat toe de aanhorigheden van de wegen te identificeren en te lokaliseren. Het wordt tevens mogelijk te voorzien in een periodieke en doordachte onderhoudsstrategie. Men kan de conformiteit van de wegelementen aftoetsen aan de geldende voorschriften. Een en ander zou worden doorgetrokken naar het integrale wegenpatrimonium.

Het project Inventarisatie, Inspectie en Rapportering biedt een exact overzicht van alle aanhorigheden van de wegen en de kwaliteitstoestand ervan. De efficiëntie van het project is te danken aan de mogelijkheid om mobiel te werken. Er was enige vertraging, maar er zijn intussen iPads beschikbaar om rechtstreeks informatie in te voeren. De foutmarge wordt daarmee minimaal. Elke twee jaar is in een rapportering voorzien.

2. Toelichting door ir. Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer

2.1. *Timing van het IIR-project*

De heer *Tom Roelants* stelt dat men het IIR-project heeft aangegrepen om het mobiel werken te introduceren bij AWV. Er is wel gekozen voor een iets steviger mobiele drager dan iPad, verklaart hij. Er kunnen op het terrein toevoegingen aan de inventaris mee gebeuren, invoer van data en ook inspectieresultaten. De tablets zijn aangekocht en de specifieke software is ontwikkeld. Het personeel kreeg een opleiding.

Er kan nu een inventaris van de wegaanhorigheden worden opgesteld en aangevuld, al worden voor hele grote inventarissen ook andere methodes aangewend. Zo kunnen de camerabeelden van de ARAN ook ter inventarisatie worden gebruikt. Inspectieresultaten hoeven met de tablets niet langer eerst op papier genoteerd. Rapportering gebeurt intern maar ook voor het Vlaams Parlement.

2.2. *IIR-project*

Hoe werkt het project? Mensen op het terrein voeren de inspectieresultaten in, voor wat wegaanhorigheden betreft zowel als voor mechanische installaties. De gegevens worden doorgestuurd naar een databank waar ze verwerkt en gebundeld worden. Nadien worden ze opgeslagen in de algemene grote Wegendatabank, die ook door anderen geraadpleegd kan worden voor onder meer het bepalen van onderhoudsstrategieën en ontsloten wordt via het Geoloket. De ene centrale wegendatabank heeft intussen alle eerder versnipperde gegevens samengebracht in één systeem.

Er is ook een koppeling met de centrale databank, waarmee alles op het terrein geogerefeerd is. Dat impliceert dat de gegevens op het terrein op de tablet gevisualiseerd kunnen worden. Dat alles meteen geografisch kan geïdentificeerd worden bij invoer, werkt efficiëntieverhogend, stelt de spreker, bijvoorbeeld voor de wegentoezichters die het grootste deel van hun taken op terrein kunnen uitvoeren.

2.3. *Resultaat IIR-project*

In twee jaar tijd ging heel wat werk in het opstellen van de inventaris en het op elkaar afstemmen van de gegevens. Er was ook vervollediging nodig. Alle resultaten van de inspecties zijn nu gecentraliseerd en geïnventariseerd. Bij de rapportering over de resultaten maakt de heer Roelants onderscheid tussen onderhoudsstrategie en inspectiestrategie. Hij duidt het verschil vooraf nog. De onderhouds- en inspectiefrequentie zijn niet gelijk. Evenmin is er voor elke onderhoudsinterventie vooraf een inspectie. Zo worden alle straatkolken jaarlijks tweemaal gereinigd, ook al worden ze slechts één keer geïnspecteerd. Voor een aantal risicolocaties gebeurt de reiniging zelfs nog frequenter, los van de inspectie. Als bij inspectie problemen worden vastgesteld, kan er nog bijkomend in onderhoud of maatregelen voorzien worden.

Voor de verlichtingspalen worden op statistische basis een aantal palen geïnspecteerd, om na te gaan wat de globale toestand van de verlichtingspalen langs het wegennet is. De facto wordt echter elke vier maanden door de onderhoudsaannemer een inspectie van de verlichtingspalen uitgevoerd, zij het meer globaal.

Voor de kunstwerken wordt er minstens elk drie jaar een inspectieverslag opgesteld, maar ook dat staat los van de onderhoudsstrategie. Met de resultaten van een inspectie wordt uiteraard wel rekening gehouden, maar men wacht er niet op om onderhoud uit te voeren.

2.3.1. *Straatkolken*

Voor de straatkolken is inspectie gebeurd op twee niveaus: een vaststelling van algemene gebreken door een inspectie die traag rijdend wordt uitgevoerd – standaardinspectie niveau 1 – en een detailinspectie ter plaatse van eventuele gebreken die al rijdend zijn vastgesteld – inspectie niveau 2. Doel is de primaire functie van de straatkolken te waarborgen. Als er tijdens inspectie een verstopping wordt vastgesteld, zal het gepresenteerde resultaat daarop zijn afgestemd en zal meteen ook de nodige maatregel om de verstopping op te lossen, worden genomen.

In totaal zijn er ongeveer 240.000 straatkolken op het wegennet te inspecteren. Ongeveer 92 percent is geïnspecteerd. De niet-geïnspecteerde zijn te wijten aan verkeerd geparkeerde wagens, wegenwerken en andere redenen. Bij een onderhoudsingreep wordt wel degelijk elke straatkolk meegenomen. 99,13 percent van de kolken functioneert goed. Op de hoofd-wegen scoort West-Vlaanderen het best met een score van nagenoeg 100 percent. Op de gewestwegen scoort Antwerpen het best met 99,8 percent. Het gaat om momentopnames, die naargelang het tijdstip kunnen wijzigen, benadrukt de heer Roelants.

Aan elk resultaat is telkens een actieplan gekoppeld. In de drie maanden na de vaststellingen voor wat de straatkolken betreft, is met het oog op het vrijwaren van de primaire functie een extra onderhoud ingelast van de kolken die niet of niet optimaal functioneerden. Structureel onderhoud of drastischer ingrepen zoals bij een verzakte straatkolk worden doorgaans ingebed in de onderhoudsstrategie van het desbetreffende wegvak.

2.3.2. *Afschermende constructies*

De afschermende constructies langs wegen – zoals metalen of betonnen vangrails – zijn gecontroleerd op basis van een inspectie niveau 1. Er worden diverse parameters beoordeeld. Voor de metalen afschermende constructies gaat het onder meer om de schuinstand, of de mate waarin de constructie horizontaal of verticaal bewogen heeft. Het kan dan gaan om verschuiving, verzakking of scheefstand. Ook roestvorming wordt gequoteerd. Voor betonnen constructies kijkt men naar grasgroei ter hoogte van de afwateringsgaten, oppervlaktebeschadigingen, afbrokkelende hoeken. Van 3500 kilometer met

constructies zijn er ongeveer 2300 volledig geïnspecteerd. De cijfers worden weergegeven in functie van het typemateriaal. De blauwe kleur in het weergegeven resultaat geeft aan dat er geen gebreken zijn, de rode duidt op één of meer gebreken. Niet alle gebreken zijn even belangrijk, maar men heeft ervoor geopteerd om ze de facto wel in te calculeren.

Qua acties wil men tegen het volgende rapport een volledig zicht hebben op de inspectie-resultaten van alle afschermende constructies. Vooralsnog beslaat de inspectie ongeveer 66 percent. Men wil minstens elke twee jaar een volledige inspectie rond krijgen. Waar er één of meer gebreken worden vastgesteld, zal prioriteit gaan naar herstelling van afschermende constructies in de bochten, bijvoorbeeld bij op- en afrittencomplexen.

2.3.3. *Geluidsschermen*

Ook voor de geluidsschermen is een niveau 1-inspectie uitgevoerd. Parameters waren de staat van de panelen zelf, verzakking, ontbreken van beschadiging, de beschadiging van de cassettes of panelen, en beschadiging door begroeiing. Er is specifiek gelet op de staat van de vluchtdeuren, de al dan niet aanwezigheid daarvan en of ze al dan niet open stonden, verzakt waren of al dan niet operationeel. Van de 108 kilometer geluidsscherm is ongeveer 101 kilometer of 93 percent geïnspecteerd. Ook voor de geluidsschermen zijn die zonder gebreken blauw ingekleurd en die met gebreken rood.

In een tweede, aparte tabel zijn de resultaten voor de in totaal 91 vluchtdeuren opgenomen. Van de 35 schermen waarin zich één of meer vluchtdeuren bevinden, is 98 percent geïnspecteerd. Een redelijk percentage, zeker in Vlaams-Brabant, vertoont gebreken. Tegen de volgende rapportage wil men alle gebreken aan de vluchtdeuren opgelost zien. Voorts houdt de actie in dat ook de nodige signalisatie van de vluchtdeuren is aangebracht waar dat nog niet is gebeurd.

2.3.4. *Verkeersborden*

Volgend element zijn de verkeersborden. De Verkeersbordendatabank bestond al, maar is intussen gekoppeld aan alle andere databanken. De resultaten worden derhalve geïntegreerd en zijn te relateren aan alle andere.

Men onderscheidt vier types verkeersborden: politieborden, aanwijzingsborden, interne borden van AWW, en borden die niet in beheer zijn van AWW. De Verkeersbordendatabank omvat in totaal 460.000 borden. Ze worden onderverdeeld per type en per provincie. Als actie is gepland dat tegen de volgende rapportering vooral de zichtbaarheid en leesbaarheid van politieborden in kaart is gebracht. De focus wil men dan vooral leggen op gebods- en verbodsborden.

2.3.5. *Kunstwerken*

Wat wordt gedefinieerd als kunstwerk, zijn bruggen, tunnels, onderdoorgangen enzovoort, met een overspanning van minstens vijf meter. Elke drie jaar is volgens een interne richtlijn een inspectie voorzien. Indien nodig gebeuren ook tussentijds nog inspecties.

De kunstwerken worden onderverdeeld in vijf klassen op basis van de resultaten van de inspecties. Een kunstwerk dat in klasse 1 wordt ingedeeld, moet buiten dienst worden gesteld. Klasse 2 moet niet elke drie jaar maar jaarlijks opgevolgd worden. Er worden tevens herstelmaatregelen verwacht en zo nodig een vernieuwing. Klasse 3 blijft driejaarlijks op te volgen met een verwachting dat structurele herstellingen nodig zullen zijn binnen een periode van zes jaar. Klasse 4 betekent zesjaarlijks op te volgen met de ver-

wachting dat er enkel kleine herstellingen zullen nodig zijn. En klasse 5 betekent dat er geen herstellingen zullen nodig zijn binnen negen jaar.

Er zijn in totaal ongeveer 2000 kunstwerken. Op de tabel die de heer Roelants toont (zie de presentatie als bijlage 2), bevat de rechtse kolom de 43 zeer recente kunstwerken die nog niet aan inspectie toe zijn. Ze zijn dan ook nog niet in een klasse onderverdeeld. In staafdiagrammen zijn de resultaten van de inspecties weergegeven, met kleurcode voor elk van de klassen. Blauw staat voor klasse 5, of de kunstwerken die zich in een uitstekende staat bevinden. Zo loopt het op over groen, geel, oranje en rood, met daarnaast een lichtblauwe kleur voor nog niet ingedeelde kunstwerken.

In klasse 1 zijn drie kunstwerken opgenomen. Een voetbrug in Antwerpen tussen de twee kanten van de autosnelweg op het domein van Douane en Btw. Begin 2013 is de brug verwijderd. In Vlaams-Brabant gaat het om een brug over de Zwarte Beek in Diest. De gewestweg is er intussen al omgelegd en de brug is niet langer toegankelijk en buiten dienst gesteld.

Aan het resultaat is de actie gekoppeld dat voor minstens de helft van de kunstwerken in klasse 2 op het volgende driejarenprogramma een ingreep vooropgesteld wordt.

2.3.6. *Verlichtingspalen*

Bij de verlichtingspalen is gewerkt met een representatieve steekproef van minstens drie percent, of meer dan 650 palen per provincie. Ook die zijn in klassen ingedeeld. Door extrapolatie krijgt men een overzicht van de toestand. Dat is gebeurd los van de actie die de aannemers vanaf 2014 op de wegen opnemen, namelijk inspecties op de verlichtingspalen en het invoeren van de resultaten.

Tussen de provincies zijn er enige verschillen op te merken. Een beperkt aantal palen bevond zich in een slechte toestand en diende verwijderd te worden. Dat is vlak na de inspectie al gebeurd. Voor klasse 2 zullen de palen in het volgende jaar nauw opgevolgd worden, en er zal naargelang van de inspectieresultaten de gepaste actie worden ondernomen. Het kan gaan van roestbehandeling, herstelling en zelfs verwijdering.

2.3.7. *Seinbruggen DVM*

Seinbruggen zijn portieken op de autosnelwegen waaraan borden voor dynamisch verkeersmanagement worden opgehangen. Er is een inspectie uitgevoerd op basis van een aantal parameters om dan de seinbruggen in klassen onder de te verdelen. Er waren slechts drie klassen nodig, aangezien het om nog vrij jonge constructies gaat. In klassen 1 (binnen de maand te verwijderen) en 2 (binnen het jaar actie te ondernemen) zijn nog geen seinbruggen opgenomen. Actiegewijs zal men de vastgestelde gebreken van de installaties in klasse 3 (lichte gebreken, jaarlijks op te volgen) wel bij de eerstvolgende onderhoudsbeurt in 2014 aanpakken. De opvolging op continu stramien is verzekerd.

3. **Beleidsconclusies van mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken**

Minister *Hilde Crevits* benadrukt het belang van dit nieuwe rapport: het is de nulmeting. Zij zegt dat de belangrijkste verandering schuilt in het feit dat alle gegevens over de wegaanhorigheden in één databank zijn ondergebracht. Bij wegenwerken krijgt men dan ook meteen een update over de aanwezige aanhorigheden. Verdere inventarisatie en inspectie is nodig voor een totaalbeeld van elke wegaanhorigheid. En gaandeweg zullen nieuwe wegaanhorigheden worden toegevoegd aan de rapportage.

Meteen ingrijpen is voor de slechtste categorieën cruciaal, meent de minister, met het oog op de prioriteit voor acties ten behoeve van de verkeersveiligheid.

IV. BESPREKING

De heer *Marino Keulen* waardeert de rapportering ten zeerste, en zeker dat de commissie steeds de primeur krijgt. De staat van de autosnelwegen blijft bezwaard met rode vakken, stelt het lid vast. De overgang van oranje naar rood geeft aan van welke barre toestand men komt. De doelstelling moet blijven het rood weg te werken. Dat er wegen uitstekend en normaal zijn, mag volgens de heer Keulen ook binnen de verwachtingen van de belastingbetaler liggen.

Voor de gewestwegen blijkt een substantieel deel ervan in Oost- en West-Vlaanderen toch nog onmiddellijke ingrepen te vereisen. Er zijn te veel wegen die in slechte staat zijn, en dus een zorgwekkend gegeven vormen, vindt de heer Keulen. 2020 als ambitie voor het wegwerken van de achterstand ter zake lijkt hem niet te volstaan, gezien de veiligheidsaspecten en de aanwezigheid van kwetsbare weggebruikers, jongeren en kinderen. Het vraagt nog een tandje bij te steken.

Het rapport over de wegaanhorigheden is nieuw. Het lid wil weten om welke soort van gebreken het gaat bij de afschermende constructies: roestvlekken of breuken, of iets anders? Waarom scoort Vlaams-Brabant minder goed wat betreft de geluidsschermen en vluchtdeuren? Is er een overconcentratie daar? Wat verklaart het grote verschil tussen Vlaams-Brabant en Antwerpen en ook de andere provincies inzake verlichtingspalen?

Wat betreft de toestand van de wegen gaat de minister prat op het ARAN-meetvoertuig. Een promovendus Industriële Wetenschappen aan de Karel de Grote Hogeschool ontwikkelde intussen een soort van algoritme in opdracht van het VIM. Als elke wagen ermee zou worden uitgerust, zou elke wagen als observator van de staat van de wegen kunnen dienen. Weet de minister daarvan en is men van plan er iets mee te doen?

De heer *Steve D'Hulster* maakt de opmerking dat jarenlange verwaarlozing tot verval leidt, zo ook bij de wegen. En dat kost dan weer handenvol geld en veel tijd. Het lijkt hem dat de mensen aan het roer goed bezig zijn en dat er ook voldoende middelen worden uitgetrokken om dat te realiseren. Het rood-oranje stuk blijft constant, stelt ook de heer D'Hulster vast, hoewel de gele sectie effectief afneemt. Het lid hoort dat de minister ervan uitgaat dat als men dat verder kan doen afnemen, uiteindelijk ook het rood-oranje deel zal slinken. Er wordt ook gewezen op de strenge winter als oorzaak. In hoeverre speelt die een rol bij het feit dat de rode laag constant blijft? Als een strenge winter uitblijft gedurende enkele jaren, zou een sterke inhaalbeweging dan mogelijk zijn?

Wordt via het PMS-systeem na oplevering van heraangelegde stukken weg na enkele jaren ook gecontroleerd of die delen ook robuuster zijn? Gebeurt die kwaliteitscheck?

Het lid zag ergens iets staan over kleine zones en hoe het economisch niet verantwoord te noemen is dat die zouden worden aangepakt. Kan de minister dat toelichten?

De methodiek die is uitgewerkt om het gewestelijk wegennet te optimaliseren, noemt de heer D'Hulster indrukwekkend. Hij stelt dat steden en gemeenten zich niet zelden met dezelfde problematiek geconfronteerd zien. Is een vertaling naar het lokale niveau van het systeem dat op het Vlaamse niveau is ontwikkeld haalbaar? Dat moet een meer structurele en methodische aanpak van werken mogelijk maken.

De databank van aanhorigheden en het gebruik van tablets in dat verband vindt het lid een goede zaak. Wordt daar ook gebruik van gemaakt voor bijvoorbeeld de controle van fietspaden?

De heer *Björn Rzoska* gaat ervan uit dat de metingen zijn gebeurd in ongeveer dezelfde periode als voor het vorige rapport. Als men de hoogste categorieën samenbrengt, dan zit men op een status quo, berekent het lid: 82,1 percent. Bij de vorige rapportage kon men nog een stijging van 2 percent vaststellen in de beste categorieën. Er is volgens hem dan ook geen reden tot juichen, zoals bij wat hij “de hoeracommunicatie van het vorige jaar” noemt.

Bij vergelijking van de onderhoudsachterstand kwam men bij de vorige resultaten op een bedrag van 198 miljoen euro, terwijl dat voor de voorliggende cijfers 188 miljoen euro bedraagt. Er is derhalve tien miljoen euro ingehaald, een veel kleinere evolutie dan bij de vorige rapportage. Bij de vorige rapportage werd het aantal meldingen van problemen met wegvakken beschouwd als een indicator voor de toestand van het wegdek. Er werd een opmerkelijke daling van dergelijke meldingen vastgesteld. Zet die zich door?

Er is toen ook gemeld dat voor het eerst bestekken met een verhoogde waarborgtermijn werden klaargemaakt om in de markt te worden gezet. Dat moest het onderhoudsrisico verschuiven naar de aannemer. Kunnen daarvan de eerste resultaten worden toegelicht?

Mevrouw *Griet Smaers* vindt het goed dat voortdurende metingen als fundament voor de aanpak van de wegen dienen. Ook de nulmetingen vormen een startpunt voor het opvolgen van evoluties en het opmaken van een handleiding rond prioriteiten en onderhoud. Voor de autosnelwegen zit men op het goede spoor om de doelstelling eind 2015 te halen, merkt het lid. Ze acht het ook verstandig dat eerst op de autosnelwegen is ingezet en dat de doelstelling voor de gewestwegen daarop is afgestemd. De doelstelling is daar 2020. Het lid vraagt expliciet erop toe te zien dat men er volop op blijft inzetten en elk jaar weer de nodige budgetten worden vrijgemaakt voor het werk op de gewestwegen. Ze acht dat prioritair omdat juist die infrastructuur een basis is, die optimaal benut en gebruikt moet kunnen worden.

Mevrouw *Smaers* wil nog graag de stand van zaken kennen van de aanbesteding voor het weghalen van de restanten van reeds verwijderde verlichtingspalen langs de E19. Het lijkt haar in het kader van het wegaanhorighedenplan aangewezen die te verwijderen.

De schade van de winter wordt telkens na die periode opgemeten. In welke mate wordt die in de ranking van op te meten stukken, achterstand en werven meegenomen? Worden de slechtste stukken meteen hersteld of komen ze achteraan in de lijst terecht om later weg te werken?

De heer *Dirk de Kort* vindt het goed dat er een rapportering is inzake autosnelwegen, gewestwegen en wegaanhorigheden. Voor de autosnelwegen ziet hij een verbetering van 30 naar 60 percent op vijf jaar. Men zit op het goede spoor volgens het lid. Ook hij legt de nadruk op het belang van verbetering inzake wegen en aanhorigheden voor de veiligheid. De minister legt zelf ook de link met het veiligheidsaspect. De inspectie gebeurt op een moderne manier. In welke mate wordt ook veiligheid bij die inspecties mee in acht genomen? Wordt tegelijk gekeken of er meer of minder of andere borden en signalisatie de veiligheid kunnen verhogen? In welke mate wordt de wegtelefoon ingeschakeld voor melding van verbeterpunten?

Minister *Hilde Crevits* is het volkomen oneens met de heer *Rzoska*. Ze ontkent elke vorm van hoeracommunicatie over de toestand van de wegen. Cruciaal in de rapporten zijn de blauwe en groene blokken, onderstreept de minister. In 2007 was slechts 5 percent van de autosnelwegen in uitstekende staat. Intussen staat dat cijfer op 30 percent. 30 percent van de snelwegen was toen in behoorlijke staat en dat is opgelopen tot 60 percent. Zelfs na de zware winters is de verbetering overduidelijk, beklemtoont de minister. Het gele blok zou niet mogen bestaan, stelt de minister. Het duidt op een wegennet dat redelijk in orde lijkt, maar waarvan niet zeker is dat dat ook zo is. De stijging in de goede categorieën toont volgens haar aan dat de gemaakte investeringen duurzaam zijn. Spectaculair doen is onmogelijk zonder alle snelwegen af te sluiten en overal tegelijk te werken, oppert ze nog. Het zint de minister in elk geval niet dat men afbreuk doet aan de vele inspanningen van al wie met de wegen bezig is. Ze stelt dat ook zij zich zwaar zorgen maakte toen na een bijzonder strenge en lange winter het rood toenam, maar dat kan gebeuren. Van groen naar rood gaan is in het kader van de wegen niet mogelijk zonder de oranje zone te overbruggen. Het komt erop aan de goede blokken voldoende robuust te maken zodat er geen onverwachte situaties kunnen opduiken. Het gele blok moet derhalve zo klein mogelijk worden. Wegwerkzaamheden blijven te allen tijde nodig.

In 2010 waren er 1872 schadeclaims van weggebruikers. In 2011 waren er 2350, in 2012 1696 en in 2013 1333. Van de ingediende claims wordt ongeveer 40 percent aanvaard voor minnelijke schikking. Zowat 61 percent wordt afgewezen en 15 percent is nog in onderzoek.

De heer *Tom Roelants* verklaart dat achter de voorgestelde resultaten deelresultaten schuilgaan. Voor de afscherpende constructies is dat een score inzake roestvorming – van beperkt tot ernstig – en ook scheefstand gaat van iets naar heel erg. De resultaten zijn het gevolg van een niveau 1-inspectie. Zodra er welk gebrek ook wordt vastgesteld, zal ook een niveau 2-inspectie gebeuren. Waar er geen gebreken zijn vastgesteld, gebeurt er verder niets. Om met een globaal overzicht te kunnen komen, is het resultaat van de niveau 1-inspectie meegegeven, zodat een beeld over alle kilometers ontstaat. Er zijn ook gegevens beschikbaar van de niveau 2-inspecties. Daaruit blijkt in welke mate de gebreken zich voordoen en welke interventie dat vereist. De prioriteit is in de actie gelegd op de aanpak van scheefstand in bochten, zoals vermeld. De afscherpende constructies die de grootste risico's moeten afdekken, worden het eerst aangepakt.

Er is niet altijd zomaar een verklaring te vinden voor het feit dat de ene provincie beter scoort dan een andere, ook niet wat geluidsschermen betreft. De schermen langs de ring rond Brussel zijn oud, stelt de spreker. Dat speelt voor Vlaams-Brabant zeker mee qua gebreken.

Voor de verlichtingspalen zijn een aantal inspecties gedaan en vervolgens worden onderhoudsaannemers ingeschakeld om na te gaan hoe met de vaststellingen om te gaan. De heer *Roelants* noemt het een leerproces wat betreft onderliggende oorzaken van scores.

Het VIM-project wordt ook vanuit AWV opgevolgd en is derhalve gekend. Elke evolutie die toelaat beter te meten en te weten, is men zeer genegen, verzekert de spreker. De vooralsnog gehanteerde meettoestellen hebben hun waarde bewezen en zijn inzetbaar. Voorts is het afwachten hoe zich het concept verder ontwikkelt om anderen het meetwerk te laten doen via het vooropgestelde systeem. Men is er voorlopig niet van overtuigd dat het alle parameters die al worden opgemeten ook kan meenemen.

Wat opnieuw is aangelegd, komt in de blauwe categorie terecht. Wordt er dan opgevolgd of het daar lang genoeg in blijft? Na voorlopige oplevering en ingebruikname van een

werk gebeurt er een rondgang om vast te stellen of de werken voldoende goed zijn uitgevoerd. Dan gaat een waarborgperiode in. Die loopt voor dergelijke werken klassiek drie jaar. Na die periode en voor de definitieve oplevering wordt bekeken of de weg nog altijd in goede staat verkeert. Het PMS-systeem maakt bovendien een soort van voorspelling van de te verwachten eerstvolgende ingreep bij een vernieuwde weg. De realiteit moet uitwijzen of dat klopt en of de weg dus werkelijk in zo'n goede staat was of niet. De waarborgperiodes zijn in een aantal contracten ook opgedreven.

De kleine rode zones die men niet aanpakt omdat dat economisch niet verantwoord zou zijn, moet men volgens de spreker kaderen in het concept dat men eigenlijk bezig is de aaneensluitende oranje-rode zones aan te pakken. Per 100 meter wordt een meetresultaat gegeven en dan resten er over een totaalafstand van een aantal kilometer soms nog enkele zones van een paar honderd meter die niet voldoen aan de verwachtingen. Dan moet men zich afvragen of het economisch verantwoord is over die afstand de noodzakelijk ingrepen te doen of te opteren voor een tijdelijke maatregel tot het economisch haalbaar is een grotere ingreep uit te voeren. Het blijft dus mogelijk dat ook na 2015 her en der singulier rode streepjes blijven hangen. Ook daar kan een strenge winter weer een rol spelen. Er mogen echter geen grote aaneengeschakelde rode zones overblijven.

Is de Vlaamse methodiek bruikbaar op gemeentelijk niveau? Er zijn vergelijkbare systemen op maat van gemeenten, oppert de spreker. Dat vergt alleen een uitgebreide kennis van het wegennet waarop ze betrekking moeten hebben. Dat is niet evident, vooral wat historiek van wegen betreft en de voorschriften van vroeger en nu. Zo is de precieze samenstelling van asfalt in de jaren 60 of 70 niet eenvoudig na te gaan. Een exacte geschiedenis van het integrale wegennet opbouwen is al grotendeels, maar nog niet helemaal gelukt, erkent de heer Roelants. Voor de gemeenten is het allicht nog moeilijker, meent hij.

Wordt de IIR-techniek met tablets ook aangewend voor zaken als fietspadcontroles? Dat is inderdaad ook met de tablets gebeurd. Er was een deelmodule uitgewerkt met het oog daarop. De resultaten zijn beschikbaar, maar nog niet verwerkt, en ze worden in de rapportage over de fietspaden opgenomen. Men wil ook andere zaken die op de weg worden vastgesteld met de tablets ingeven en registreren, maar de prioriteit is gelegd bij het IIR-project. Zo denkt men aan het rechtstreeks uitschrijven van opdrachten aan aannemers van op het terrein. Een eerste module in die zin wordt in januari 2014 uitgerold.

Er was beloofd een aantal proefprojecten op te zetten in 2013 inzake de waarborgtermijn. Op de A17-E403 is een aanbesteding uitgeschreven met verhoogde waarborgtermijn van tien jaar. Het contract is intussen gegund en met de aannemer ook getekend. Om ervoor te zorgen dat het in ideale omstandigheden kan worden uitgevoerd is ervoor gekozen niet al een stuk voor de winter te doen en de rest erna. De start is gepland voor begin 2014.

De vervanging van de wegverlichting is al geruime tijd aanbesteed. Aannemers mochten met eigen voorstellen komen over de nieuwe verlichting. Het was de bedoeling te onderhandelen over een soort van 'levenskost', en ook op die basis te beoordelen en te gunnen. De eerste zone is intussen in uitvoering, maar werkt nog niet. De bedoeling is om dan stelselmatig de aansluitende zones mee te nemen.

Hoe wordt de winterschade opgenomen en hoe gaat men ermee om? Er is de facto al een contract voor winterasfalt in de markt gezet. Tussen 1 december en 1 maart laat men geen toplagen aanbrengen omwille van de onvoldoende geachte weersomstandigheden. Dat geeft de asfaltproducenten de gelegenheid de installaties te reinigen. Los van die algemene regel heeft men wel twee aannemers onder contract voor respectievelijk het oostelijke en

het westelijke deel van Vlaanderen, om indien nodig bij ingrepen die niet kunnen wachten toch met winterasfalt in te springen. De zones die niet onmiddellijk worden aangepakt, worden bij opmeting opgenomen en komen in de lijsten en tabellen terecht.

Het is de bedoeling om veiligheid als ultiem criterium mee te nemen, ook in het IIR-project. Dat en het koppelen van alle databanken vergt hoe dan ook een globale analyse in functie van verkeersveiligheid, inrichting, plaatsing van borden en dergelijke. Dat wordt vergemakkelijkt als alle gegevens uit één databank geput kunnen worden.

De wegentelefoon bestaat nog en wordt nog gebruikt, maar veel minder. Bovendien is er het meldpunt Wegen. Naast telefoon is er dus ook een webplatform.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Griet SMAERS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ARAN	Automatic Road Analyser
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
btw	belasting over de toegevoegde waarde
DVM	dynamisch verkeersmanagement
IIR	Inventarisatie, Inspectie en Rapportering wegaanhorigheden
PMS	Pavement Management System
SCRIM	Sideway-force Coefficient Routine Investigation Machine
VIM	Vlaams Instituut voor de Mobiliteit