



Vlaams
Parlement

stuk **1917** (2012-2013) – Nr. 1
ingediend op 13 februari 2013 (2012-2013)

Gedachtewisseling

over het rapport ‘Toestand van het wegennet’

Verslag

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

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 Filip Anthuenis, Marino Keulen;
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;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Dirk Peeters.

INHOUD

I. Toestand van het autosnelwegennet – Autosnelwegen en grote ringwegen: metingen van 2012.....	4
1. Inleiding door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	4
2. Toelichting bij het rapport door de heer Tom Roelants, administrateur-generaal AWV	4
2.1. Methodiek systematische metingen.....	4
2.2. Meetresultaten	5
2.3. Operationele conclusies.....	6
3. Beleidsmatige conclusies door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	7
II. Toestand van het wegennet – Gewestwegen provincies Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant: metingen van 2011	8
1. Inleiding door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	8
2. Toelichting bij het rapport door de heer Tom Roelants, administrateur-generaal AWV	8
2.1. Methodiek systematische metingen.....	8
2.2. De meetresultaten per provincie.....	9
3. Beleidsmatige conclusies door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken en de heer Tom Roelants, administrateur-generaal AWV	9
III. Bespreking	10
1. Vragen en opmerkingen van de leden.....	10
2. Antwoorden van de minister en de heer Tom Roelants	12
3. Aanvullende opmerkingen van de leden	15
Gebruikte afkortingen	16

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

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 24 januari 2012 een gedachtewisseling over het rapport ‘Toestand van het autosnelwegennet – Autosnelwegen en grote ringwegen: metingen van 2012’ en het rapport ‘Toestand van het wegennet – Provincies Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant: metingen van 2011’ met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken en de heer Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer.

De presentatie die bij de uiteenzettingen is gebruikt, vindt u op de [dossierpagina](#) van dit stuk op www.vlaamsparlement.be.

I. TOESTAND VAN HET AUTOSNELWEGENNET – AUTOSNELWEGEN EN GROTE RINGWEGEN: METINGEN VAN 2012

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

Minister *Hilde Crevits* merkt vooreerst op dat er voor de gewestwegen een nieuw systeem is toegepast. Voorheen werd er tweejaarlijks een rapport van de gewestwegen opgesteld waarin telkens een partieel beeld van een provincie werd opgemeten en weergegeven, het ene jaar de hoofdgewestwegen en het volgende jaar de kleine gewestwegen. Deze rapporten werden gebruikt om de planning voor de volgende jaren uit te stippelen. Er wordt nu met een ander systeem gewerkt. Het voorliggende rapport is een nulmeting van al de gewestwegen in de provincies Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant. De rapporten voor alle gewestwegen in Oost- en West-Vlaanderen worden volgend jaar opgesteld. Om de doelstelling goede gewestwegen tegen 2020 te halen is het noodzakelijk een goede nulmeting te hebben voor het gehele gewestwegennet om zo de budgettaire noden exact te kunnen bepalen.

Het rapport voor de snelwegen geldt wel voor heel Vlaanderen, het rapport is dan ook identiek aan wat de voorbije jaren werd gepresenteerd. Alle snelwegen zijn opgemeten met het ARAN-voertuig. De meting van de kwaliteit van de snelwegen is gebeurd aan de hand van vier parameters. Twee veiligheidsparameters, namelijk de stroefheid en de spoorvorming of de trapvorming, en twee comfortparameters zijnde de vlakheid en beschadigingsgraad. De resultaten van het rapport worden gebruikt om het onderhoudsprogramma van de snelwegen te bepalen.

De doelstelling voor de autosnelwegen is om tegen eind 2015 alle achterstand weg te werken. Dit betekent dat men op dat ogenblik in een normaal systeem komt van cyclisch onderhoud.

Doel van het rapport is een globaal zicht te krijgen op de algemene toestand van het snelwegennet, dat men een analyse kan maken van de onderhoudsbehoeften, dat er prioriteiten worden gelegd voor het structureel onderhoud en dat men de zones aangeeft waar structureel onderhoud noodzakelijk is.

De meetresultaten van 2012 zijn gegevens van net na de winter van 2011-2012. De grote onderhoudswerken van de zomer van 2012 zijn niet verwerkt in het rapport. De meetcampagne loopt gedurende twee maanden, vervolgens worden de gegevens verwerkt.

2. Toelichting bij het rapport door de heer Tom Roelants, administrateur-generaal AWW

2.1. Methodiek systematische metingen

De heer *Tom Roelants*, administrateur-generaal bij het Agentschap Wegen en Verkeer, herhaalt dat men elke honderd meter vier parameters opmeet. Dit wordt omgerekend naar een score van nul tot honderd. Dit wordt verwerkt in gekleurde staafdiagrammen gaande

van blauw (uitstekend) tot rood (onvoldoende met een onderhoudsachterstand). Naast de waarde voor de individuele parameters wordt er ook een globale index berekend voor het wegvak. Bij deze globale beoordeling is het per definitie de slechtste van de gemeten parameters die bepalend is. Wanneer dus één van deze parameters beneden de vastgelegde interventiedrempel ligt, wordt het wegvak als onvoldoende beschouwd. De grafieken worden per provincie en per resultaat gepresenteerd.

Alles wordt omgezet naar een geldwaarde. De inflatie ten opzichte van de bedragen vermeld in het rapport voor 2011 bedraagt 3,68%.

Voor de berekening van de budgetten wordt met twee gegevens rekening gehouden. Men berekent eerst de onderhoudsachterstand. Dat is het rode deel op de grafieken. Het gaat over een wegvak dat zich onder de norm bevindt. Er moet daar zo spoedig mogelijk een oplossing aan worden gegeven. Volgens de doelstelling moet deze vorm van achterstand weggewerkt zijn eind 2015. De oranje vlakken geven het normale structureel onderhoud aan. Men moet dit wegvak binnen de drie jaar aanpakken om te vermijden dat het in de rode categorie terechtkomt.

2.2. Meetresultaten

2.2.1. Globale beoordeling

Bij de meetresultaten ziet men dat voor 2012 12,1% zich nog in het rode deel op de grafiek bevindt. In het vorig rapport was dat nog 14,1%. Er werd dus een verbetering van 2% gerealiseerd. 5,8% van de autosnelwegen vragen een ingreep binnen de drie jaar. Dat is vergelijkbaar met 2011 waar het 5,7% bedroeg. 82,1% van de snelwegen bevinden zich in een behoorlijke, normale of uitstekende staat. Dit is een verbetering ten opzichte van 2011.

De heer Roelants concludeert dat het aantal wegen in slechte staat voor het eerst sinds 2009 gedaald is. Het aantal goede wegvakken blijft stijgen als gevolg van de vele investeringsprojecten.

2.2.2. Beoordeling per provincie

Per provincie stijgt het aandeel 'uitstekend' en 'normaal' ten opzichte van 2011 in Antwerpen, Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen. Het aandeel 'onvoldoende' daalt fors in West-Vlaanderen en er is ook een daling in Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant. Limburg gaat er op achteruit maar scoort globaal nog het beste ten opzichte van de andere provincies. Voor het aandeel 'uitstekende' en 'normale' wegvakken heeft Limburg nog steeds het beste resultaat.

2.2.3. Beoordeling in functie van de parameters

Voor de veiligheidsparameters, zijnde de stroefheid en de spoorvorming, is er een positieve trend zowel wat de afname van de slechte wegvakken betreft, als de toename van de uitstekende en goede wegvakken.

Ook wat de structuurparameters, zijnde de vlakheid en de beschadigingsgraad, ziet men een verbetering als resultaat van de geleverde inspanningen van de voorbije jaren.

2.2.4. Onderhoudsachterstand

De onderhoudsachterstand, het rode gedeelte van de grafieken, bedraagt voor heel Vlaanderen 198,58 miljoen euro. Antwerpen heeft daarin het leeuwendeel. Bij de onderhoudsachterstand per parameter is het vooral de visuele inspectie die de oorzaak is van de mindere scores en die een belangrijk aandeel heeft in de algemene onderhoudsachterstand.

Voor het normale structureel onderhoud, het oranje gedeelte van de grafieken, bedraagt de behoefte 61 miljoen euro. Antwerpen en Oost-Vlaanderen hebben daar het grootste aandeel in. Bij het uitsplitsen naar de parameters is het verschil hier kleiner dan bij de cijfers inzake de onderhoudsachterstand.

2.3. *Operationele conclusies*

2.3.1. *Vergelijking 2007-2012*

De heer Roelants heeft de wegvakken die in 2007 in goede staat waren vergeleken met die van 2012. Op de kaarten kan men zien dat deze merkelijk zijn toegenomen. Voor de te herstellen wegvakken heeft men ook een overzicht gemaakt met de werven die sinds metingen voor dit rapport aangepakt zijn of voor dit jaar gepland zijn. Men kan vaststellen dat heel wat van de te herstellen wegvakken en wegvakken met onderhoudsachterstand reeds worden aangepakt of op korte termijn zullen worden aangepakt.

Een indicatie dat er op het terrein al heel wat verbeteringen zijn valt af te leiden uit het aantal meldingen. Zowel voor de meldingen over de algemene toestand van het wegdek als over gaten in het wegdek ziet men een aanmerkelijke daling ten opzichte van 2010 en 2011.

2.3.2. *Onderhoudsaanpak*

De onderhoudsproblemen worden op drie niveaus aangepakt.

Er is het repetitief onderhoud, dit is het herstellen van dringende schade. Men heeft nu al voor het derde jaar op rij de mogelijkheid om in de winter te werken met warm asfalt zodat men toch ook een degelijke oplossing kan geven aan de problemen op het terrein in die periode. De levensduur van die oplossing blijft evenwel nog beperkter dan het werken in optimale omstandigheden.

Een tweede optie betreft het vervangen van de toplagen. Over grote afstanden wordt de top laag afgeschraapt en vervangen door een nieuw wegdek. Dit is om economische reden meer aangewezen dan de weg tot op de fundering aan te pakken. Het laat ook toe snel onderhoud uit te voeren en te vermijden dat de weg verder degradeert.

Tot slot is er de structurele renovatie. De weg wordt dan volledig vervangen.

2.3.3. *Verbeteren van de kwaliteit*

Om de kwaliteit te verbeteren zijn er medio 2012 aanvullingen op het standaardbestek (SB) 250 versie 2.2 gepubliceerd. De checklist 'getuigschrift goede uitvoering' is van toepassing op werken aanbesteed vanaf 1 juli 2012. Dit getuigschrift zal in meerdere overheidsopdrachten worden toegepast. Dit werd in samenwerking met meerdere bouwheren afgesproken. De eerste bestekken met verhoogde waarborgtermijnen zullen dit jaar in de markt worden gezet, hierdoor verschuift het onderhoudsrisico meer naar de aannemer.

Het project KwaliteitsPlan wordt als gunningscriterium toegepast voor grote werken. In de bestekken is er een exclusiviteit voor asfalt- en betoncentrales ingebouwd. Dit betekent dat men enkel asfalt of beton mag produceren voor die overeengekomen werven. Dit houdt een grotere kwaliteitsgarantie in omdat er geen tussentijdse mengsels zijn. De kwaliteit moet ook verbeteren door de gemaakte afspraken met de certificatie-instelling over de verhoogde productiecontrole.

2.3.4. *Pavement Management Systeem*

Ten slotte vermeldt de heer Roelants de invoering van het Pavement Management Systeem (PMS) waarbij men zoekt naar de meest kosteneffectieve onderhoudsstrategie om

het wegennet in een bruikbare toestand te brengen en te houden. De PMS-software is aangekocht, het model werd geïmplementeerd en de data die moeten worden ingebracht zijn voor 70% ingevoerd. De kleine achterstand ten opzichte van de beoogde timing wordt hier veroorzaakt omdat het van een aantal wegen zeer moeilijk is de historiek te achterhalen. Er gebeuren ook boringen om te zien hoe de wegen zijn opgebouwd.

Het PMS-model houdt rekening met drie bronnen van input. Vooreerst zijn er de meetresultaten van de ARAN-meettoestellen. Een tweede bron is het actuele verkeer. Wegvak per wegvak zal men inbrengen hoeveel en welk soort verkeer er is. Een derde bron is het wegennet zelf. Hoe is het opgebouwd, welke ingrepen zijn er gebeurd enzovoort. Op basis van deze input zal dit rekenmodel een uitspraak doen over hoe het wegennet verder gaat evolueren als er niets gebeurt. Ook de budgetten worden in het systeem ingebracht.

Op basis van al deze gegevens zal het systeem een voorstel van ingrepen doen. Het invoeren van data gaat ondertussen verder zodat men bij de planning van de werven van 2014 voor een eerste keer met de resultaten van het model kan rekening houden.

Eens het model over de volledige data beschikt kan men in functie van budget of andere criteria het model vragen een onderhoudsstrategie uit te stippelen.

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

Minister *Hilde Crevits* start met de ietwat verontrustende vaststelling dat nog steeds 12% van de autosnelwegen een onmiddellijke ingreep vraagt. Wel kan men vaststellen dat voor de eerste keer sinds 2009 er een daling van het percentage slechte wegvakken kan worden vastgesteld. Ook het aantal goede wegvakken neemt opnieuw toe. De vorige winter was evenwel geen zware winter en er werden een hele reeks zomerwerven gerealiseerd. De minister kijkt dan ook uit naar de cijfers van volgend jaar.

Iets meer dan 82% van de snelwegen is in behoorlijke, normale of uitstekende staat. Dat kan men ook duidelijk in de praktijk vaststellen. Het aandeel van de snelwegen in goede of uitstekende staat is voor het vijfde jaar op rij gestegen. Voor die laatste wegvakken stelt de minister vast dat we nu met de beste beoordeling sinds 2004 zitten.

Een belangrijke vaststelling is dat de parameters inzake veiligheid er opnieuw op verbeteren, en dit reeds sinds 2007. Veiligheid komt voor comfort. Deze laatste parameter stijgt sinds 2009.

Ook het aandeel snelwegen in onvoldoende staat daalt, nog los van de inspanningen van de laatste zomer.

Wat de omrekening van die inspanningen in budgetten betreft stelt de minister dat om de doelstelling van 2015 te behalen men een jaarlijkse inspanning nodig heeft van iets meer dan 86 miljoen euro. De planning van de werven van eind december benadert dit bedrag maar er kan nu nog niet gesteld worden dat men dit effectief haalt omdat men nu moet kijken of de vergunningen kunnen worden verkregen en worden uitgevoerd. Het blijft uiteraard een streefdoel omdat pas nadien volop kan worden ingezet op de gewestwegen.

De geplande werven worden zoals steeds besproken met een hele groep gebruikers, de protocolpartners. Het betreft dan de automobilistenorganisaties, de vrachtwagensector, de werkgevers- en de werknemersorganisaties. Zo kan het wederzijdse begrip wat toemen en de kritiek op het Agentschap Wegen en Verkeer dat er te veel rijstroken werden afgesloten, of dat er te weinig continu werd gewerkt, worden opgevangen. Het agentschap past vaak de arbeidsorganisatie aan maar moet steeds rekening houden met de veiligheid.

Wat de snelwegwerken betreft wordt getracht om de klok rond te werken en de werken te spreiden zodat men bijvoorbeeld niet in het toeristische seizoen aan de kust werken aanvat maar dan meer de woon-werk-assen aanpakt.

De minister herhaalt de doelstelling om tegen 2015 de nog bestaande onvoldoende kwaliteit, de rode kleur in de grafieken, te zien verdwijnen. De investeringen zullen dan ook zeer intens moeten worden verdergezet. Het rapport wordt ook effectief gebruikt om de prioriteiten in de te plannen werken te bepalen, en dit in afwachting van het PMS-systeem.

II. TOESTAND VAN HET WEGENNET – GEWESTWEGEN PROVINCIES ANTWERPEN, LIMBURG EN VLAAMS-BRABANT: METINGEN VAN 2011

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

Minister *Hilde Crevits* stelt vooreerst dat wat de gewestwegen betreft men ook wenst te evolueren naar een verdere professionalisering en een systeem nastreeft dat gelijk geënt is als dat van de snelwegen. Dit houdt een andere aanpak in. De gemeten parameters zijn identiek aan deze van de snelwegen en de resultaten worden gebruikt om het plan van onderhoud op te stellen. De doelstelling hier is om tegen 2020 de onderhoudsachterstand weg te werken. De metingen betreffen de provincies Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant. Volgend jaar volgt het rapport voor West-Vlaanderen en Oost-Vlaanderen.

De minister herinnert er nog aan dat in het begin van volgend jaar eveneens het rapport over de fietspaden komt, dat zoals bekend om de twee jaar wordt opgemaakt. Deze fietspaden worden per fiets gecontroleerd door de ambtenaren.

De doelstellingen van het rapport over de gewestwegen zijn identiek aan deze van de snelwegen. Men wil een globaal zicht geven op de algemene toestand van het wegennet, een analyse maken van de onderhoudsbehoeften, prioriteiten leggen voor het structureel onderhoud en ten slotte aangeven welk onderhoud structureel noodzakelijk is.

2. Toelichting bij het rapport door de heer Tom Roelants, administrateur-generaal AWW

2.1. Methodiek systematische metingen

De heer *Tom Roelants* vestigt er vooreerst de aandacht op dat het rapport, in tegenstelling tot dit van de snelwegen, betrekking heeft op de meetresultaten van het jaar 2011. Dit komt omdat men na de winter, in de periode april-mei, start met het rapport van de snelwegen. Daarvoor heeft men ongeveer twee maanden tijd nodig om de metingen te verrichten. Tegen de zomer wordt dan gestart met de metingen van de gewestwegen. Hier zijn echter heel wat meer kilometers op te meten. Dat neemt ongeveer zes maanden in beslag, dus tot het einde van het jaar. Ook de verwerking vergt ongeveer zes maanden. Dit betekent dat de meetcampagne van Oost- en West-Vlaanderen ondertussen achter de rug is maar dat men nog zeker tot aan de zomer de resultaten zal verwerken.

De verwerking van de meetresultaten verloopt op dezelfde wijze als bij de autosnelwegen.

Wat de benodigde budgetten betreft heeft men een onderscheid gemaakt tussen de onderhoudsachterstand, de rode kleur en het normaal structureel onderhoud dat de komende drie jaar moet aangepakt worden.

Het opmeten van het volledige wegennet van een provincie vergemakkelijkt de vergelijking over de verschillende jaren heen en maakt ze consistenter. Enkel bij een eerste rapport is deze vergelijking moeilijker en moet op het niveau van de individuele wegvakken worden

gekeken om de evolutie te kunnen inschatten. Dit rapport wordt dan ook als een soort nulmeting beschouwd.

2.2. De meetresultaten per provincie

In de provincie Antwerpen vraag 17,4% procent van de gewestwegen een onmiddellijk ingreep, 10,7% een ingreep binnen de drie jaar en bevindt 71,9% van de wegen zich in een behoorlijke, normale of uitstekende staat. Voor Limburg zijn de respectievelijke cijfers 14,1%, 9,4% en 76,5%. Voor Vlaams-Brabant betreft het 23,8%, 17,2% en 59%. In geldwaarde uitgedrukt betekent dit wat de onderhoudsachterstand betreft 102,13 miljoen euro voor de provincie Antwerpen, 116,88 miljoen euro voor de provincie Vlaams-Brabant en 82,64 miljoen euro voor de provincie Limburg. Ook het normaal structureel onderhoud werd naar geldwaarde berekend.

3. Beleidsmatige conclusies door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken en de heer Tom Roelants, administrateur-generaal AWW

De heer *Tom Roelants* stelt dat doelstelling van maart 2010 is om tegen 2020 de onderhoudsachterstand voor de gewestwegen weg te werken. De eerste vijf jaar ligt daarbij de focus op de autosnelwegen. De volgende vijf jaar moet de focus op de gewestwegen liggen.

De heer Roelants stelt dat voor de provincie Antwerpen kan gesteld worden dat het aantal wegvakken in slechte staat stijgt ten gevolge van de strenge winters en dat ook het aantal wegvakken in behoorlijke en goede staat om diezelfde reden daalt. De resultaten lopen parallel met die van de autosnelwegen vorig jaar waar toen ook de trend nog negatief was.

Wat de provincie Limburg betreft kan worden vastgesteld dat het aantal wegvakken in slechte staat daalt en dat meer dan drie vierde van de wegen zich in een behoorlijke tot goede staat bevindt.

Voor de provincie Vlaams-Brabant moet een stijging van het aantal wegvakken in slechte staat worden vastgesteld, en dit ook ten gevolge van de strenge winter. Het aantal wegvakken in normale of uitstekende staat stijgt evenwel door de geleverde inspanningen.

De heer Roelants stelt dat men zich focust op het wegwerken van de onderhoudsachterstand en men blijft instaan voor het normale onderhoud om te vermijden dat de wegen naar een slechte toestand evolueren. Men is daarbij de mening toegedaan dat de limiet wat het aantal werven betreft, is bereikt. Het aantal werven kan eventueel wel nog omhoog eenmaal de inhaaloperatie op de autosnelwegen is afgerond. Gewestwegen worden nu immers vaak gebruikt als omleidingsweg bij werken aan de autosnelwegen.

Wat de globale trend betreft moet gesteld worden dat de algemene kwaliteit van het Vlaamse gewestwegennet er nog licht is op achteruit gegaan ten gevolge van de strenge winters van 2009-2010 en 2010-2011. Positief is dat de veiligheidsparameters wel verbeterd zijn. De focus van het Agentschap ligt bij het maken van keuzes dan ook op die parameters, zijnde stroefheid en spoorvorming.

Minister *Hilde Crevits* vult nog kort aan dat in het kader van het decreet rond de samenwerking met de gemeenten en meer in het bijzonder wat betreft de heraanleg van de gewestwegen¹, de procedures een stuk ingekort zijn hetgeen de renovatie ten goede zou moeten komen.

¹ Zie het ontwerp van decreet houdende wijziging van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid en opheffing van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants (*Parl. St. Vl. Parl.* 2010-11, nr. 1275/ 1-3).

Net zoals gewestwegen dienen als omleidingsweg voor de werken aan autosnelwegen dienen gewestwegen ook vaak als omleidingsweg voor de werken aan gemeentewegen. Bij werken aan gewestwegen zijn dus goede afspraken met de gemeenten noodzakelijk. Het voorgestelde rapport kan dus dienen voor het opstellen van een lijst met prioriteiten maar steeds moeten ook samenwerkingsovereenkomsten worden afgesloten met de betrokken gemeenten en moeten goedkeuringen worden afgeleverd voor de herinrichting.

III. BESPREKING

1. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer *Dirk de Kort* feliciteert de minister met de volgehouden inspanningen om de verhoogde onderhoudsbudgetten blijvend te garanderen. De vraag rijst wat de weerslag ervan is op nieuwe infrastructuurprojecten, zeker wat de gewone gewestwegen betreft. Het budget van de afdeling blijft immers min of meer gelijk. Wordt er onderzoek gedaan naar nieuwe budgetten? Bij het Aankoopcomité zijn er bijvoorbeeld nog restgronden die door de onderbezetting van de dienst niet werden vervreemd en bijkomende middelen zouden kunnen opbrengen.

Het lid informeert verder of het mogelijk is in een rapport toelichting te geven over de stand van zaken van de randinfrastructuur zoals parkeerterreinen, verlichtingspalen, signalisatie enzovoort.

Hoe zit het met de coördinatie van de wegenwerken? Is er een evaluatie van de werking? Hoe zit het met de bereikbaarheidsmanagers, loopt dat nu beter? In het verleden was het soms een knelpunt om de werken aan gewestwegen die door de gemeenten worden uitgevoerd in de bestanden op te nemen.

In het verleden werd er al verwezen naar het systeem van alternatieve financiering zoals dat met Sofico (Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures) in Wallonië wordt toegepast. Zou de invoering van dat systeem in Vlaanderen voordelen opleveren?

De heer *Pieter Huybrechts* gaat er vanuit dat door de huidige winterprik heel wat schade aan de wegen zal zijn. In het voorjaar zal de omvang ervan bepaald kunnen worden. De VAB krijgt inmiddels 40% meer oproepen over de ophanging binnen dan in 2012. De velg schade zou met 15% zijn toegenomen. Heeft de minister een budget voor schadeclaims voorzien? Zo ja, hoe groot is dat?

In 2011 beloofde de minister de onderhoudsachterstand van het snelwegennet tegen 2015 weg te werken. Is dit haalbaar en volstaan de extra financiële middelen? Zijn de criteria voor duurzaam asfalt nog aangepast? Wordt de databank van goede en slechte aannemers nog gebruikt?

Hoeveel bouwplaatsen kunnen gelijktijdig worden opgestart zonder het verkeer lam te leggen? Hoe wordt de optimale verhouding berekend en hanteert men daarvoor nog de parameters van de vorige jaren?

De heer Huybrechts sluit zich aan bij de vraag van de heer de Kort over de coördinatie van de wegenwerken en het streven naar minder hinder.

Heeft de minister het systeem van alternatieve financiering, dat men met Sofico in Wallonië gebruikt en waarnaar de voorzitter vorig jaar reeds verwees, nader kunnen bestuderen? Wat is haar visie erop en kan de toepassing ervan in Vlaanderen positieve effecten hebben?

De heer *Marino Keulen* vergelijkt het wegnnet met de bloedsomloop. Net als bij aders heeft het dichtslibben van wegen verstrekende gevolgen. Via het wegenbeheer is men mee verantwoordelijk voor de welvaartscreatie en verkeersveiligheid. Het lid vindt dat het argument van de strenge winters moet worden gerelativeerd want dit betreft geen abnormale situatie.

Gelet op de slechte staat van de wegen moet er in het verleden een probleem geweest zijn met de gebruikte materialen. Is dit nu in orde?

De index van bouwmaterialen houdt geen gelijke tred met de index van bijvoorbeeld de consumptieprijzen. De kostprijs van bouwmaterialen stijgt veel sneller.

Is de matrix die in Wallonië gebruikt wordt voor het onderhoud vergelijkbaar met het Vlaams model? Het Waals model leek de heer Keulen zeer verstandig omdat het op een economisch verantwoorde manier omging met de budgetten en ze inzette op plaatsen waar het het meest nodig is.

Vorig jaar werd er betoogd dat de achterstand van het structureel onderhoud moest verminderen. Voor de autosnelwegen stelt de heer Keulen vast dat er een status-quo is. Wat is de reactie van de minister hierop, rekening houdend met de geformuleerde ambities en prioriteiten voor het inhalen van die achterstand?

De heer *Steve D'Hulster* vraagt waarom bij de doelstelling van de snelwegen 'haalbaar' staat en bij de gewestwegen niet. Het aantal goede snelwegen in de provincie Antwerpen lijkt in tegenstelling tot de andere provincies, niet toe te nemen. Vorig jaar was dat het geval in andere provincies. Is het zo dat de provincies elkaar aflossen en de volgende keer dus een andere provincie minder goed zal scoren? Is het mogelijk na te gaan of infrastructuurwerken effectief de veiligheid verhogen, bijvoorbeeld omdat ze een daling van het aantal ongevallen teweegbrengen? Het lid informeert voorts wat het verschil in duurtijd en kostprijs is tussen het vervangen van een topklaag en een volledige renovatie.

Mevrouw *Vera Jans* is blij dat de investeringen eindelijk lijken te resulteren in minder slechte wegen. De doelstellingen zijn haalbaar, maar de vergunningen en de uitvoering kunnen nog roet in het eten gooien. Wat zijn de problemen precies, door het nieuwe decreet zou men immers sneller kunnen gaan?

Limburg scoort nog steeds best, maar het verschil is minder groot dan vorige jaren. Zal die trend zich doorzetten omdat er minder wegenwerken in Limburg gepland zijn?

De achterstand in de randinfrastructuur was de voorbije jaren betekenisvol. Ze vraagt of de commissie dit jaar het door de heer Roelants aangekondigde rapport over de wegeaanhoudigheden zal kunnen bespreken.

Voorts informeert het lid naar de reden waarom het aantal meldingen van slechte toestand van het wegdek gedaald is. Ze acht het mogelijk dat de huidige affichecampagne die het meldnummer bekendmaakt, het aantal opnieuw zal doen stijgen.

Pas nadat de werken op de autosnelwegen in 2015 afgerond zijn, zal geconcentreerd worden op de gewestwegen. Is het plan om de achterstand voor de gewestwegen tegen 2020 weg te werken, gezien de slechte huidige toestand, haalbaar?

De heer *Björn Rzoska* vraagt hoe het staat met de bij de bespreking van een vorig rapport vermelde benchmarking met het buitenland waarvoor enkel nog wat gegevens over

onderhoudsstrategieën moesten gevraagd worden². Die benchmark lijkt het lid nog niet besproken maar de vergelijking met de buurlanden benieuwt hem wel.

Mevrouw *Karin Brouwers* vindt de hogere eisen voor kwaliteit een goede zaak. Ze informeert of er asfalt bestaat dat bestand is tegen strooizout. Vlaams-Brabantse gewestwegen zijn niet in goede staat, bijna 1 op 4 vergt een onmiddellijke ingreep. Mevrouw Brouwers vraagt of het rapport een lijst geeft van waar de slechtste wegen gelegen zijn. Zo ja, werkt AWV dan eerst aan die wegen?

Ook de heer *Jan Roegiers* vraagt naar cijfers die de betere veiligheid op de wegen aantonen. Zijn er minder verkeersongevallen en zijn de gevolgen van de resterende minder zwaar? En is er een rechtstreeks verband aantoonbaar met de betere wegconditie? Sinds 2007 gaan de wegen er volgens de staafdiagrammen op vooruit. Heeft dat een effect op het aantal schadeclaims ten gevolge van die slechte wegconditie? En zo er een daling is van de claims, leidt dat dan tot besparingen?

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, vraagt waarom een aannemer in Nederland of Frankrijk een glad wegdek kan aanleggen en in België niet. Waarom laat België de weg degraderen met enkel oplapwerk, waarna er meer investeringen nodig zijn om hem in orde te krijgen? In andere landen wordt het wegdek geregeld vervangen, in Nederland bijvoorbeeld om de zeven jaar. Dat maakt dat dure investeringen minder vaak nodig zijn en er dus meer financiële middelen beschikbaar zijn.

De voorzitter verwijst verder naar de voorstelling van het rapport over de alternatieve financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen.³ De zes missing links waarvoor een alternatieve financiering wordt toegepast bedragen samen een slordige anderhalf miljard euro. Hij vraagt of de minister geen bijkomende financiële ruimte kan krijgen door het Waalse model toe te passen. Hij beseft dat dan meer vergoeding zal moeten worden betaald, verwijzend naar het fenomeen van de schaduwtoel, maar het is misschien toch een mogelijkheid om bijkomend financiële middelen te verwerven?

2. Antwoorden van de minister en de heer Tom Roelants

Minister *Hilde Crevits* legt uit dat sporadische oppervlakkige herstellingen van een gedegradeerd snelwegennet de toestand alleen maar erger maken. Er zijn wezenlijk twee manieren om een weg te onderhouden. De eerste is hem helemaal te laten degraderen en dan volledig te renoveren tot op de onderste fundering. De tweede wordt toegepast in Nederland en houdt in dat de toplaag om de paar jaar vervangen wordt. Tot enkele jaren geleden liet Vlaanderen de weg volledig degraderen en gaf hem dan een nieuwe toplaag. Een volledig foute aanpak.

Dat is de reden waarom er op bepaalde autosnelwegen wegdelen volledig gerenoveerd moeten worden. Het is de bedoeling om als alle wegen in goede staat zijn, een automatisch detectiesysteem te hebben dat het onderhoudsprogramma van dat jaar bepaalt. Op sommige plaatsen waar de toestand echt slecht is, maar er nog niet onmiddellijk grondige werken mogelijk zijn, meestal niet om budgettaire maar om praktische redenen, wordt de toplaag toch vervangen of worden de putten gewoon gevuld. Dat is noodzakelijk voor de verkeersveiligheid. Op die plaatsen is er al na een paar jaar opnieuw schade. Nooit op plaatsen waar een grondige renovatie gebeurde.

² Zie de gedachtewisseling over het veertiende rapport 'Toestand van het wegennet'. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door mevrouw Griet Smaers (*Parl. St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 826/1, pag. 8)

³ Zie het verslag van de Vlaamse Regering. Alternatieve financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen - 9 november 2012 (*Parl. St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 52/1, pag. 20-22).

Zowel de onderhouds- als de renovatieplanning zijn niet alleen een kwestie van budget maar ook van coördinatie van werken. De toestand van de gewestwegen is niet slechter dan de toestand van veel gemeentewegen. Dus ook daarin moet worden geïnvesteerd, maar dan wel door de gemeenten. Dat vergt een goede afstemming, anders loopt het verkeer op sommige plaatsen vast. Op vlak van die coördinatie is er zeker nog werk. De coördinatie bij de werken aan de snelwegen verloopt uitstekend. De samenwerking met de weggebruikers, met de gemeenten verloopt daar vlot, maar voor gewest- en gemeentewegen is er beterschap mogelijk. Een databankconflictdetectiesysteem helpt heel wat, maar er blijven soms problemen bestaan.

Vlak voor de gemeenteraadsverkiezingen verliep een en ander nog stroever omdat de besturen snel nog enkele werken wilden uitvoeren. De minister hoopt dat het nieuwe model van samenwerkingsovereenkomst, onder andere met de gemeenten, en de nieuwe website beterschap zullen brengen. De contracten van de bereikbaarheidsadviseurs worden ook vernieuwd.

De budgetten voor nieuwe infrastructuur zijn er, Vlaanderen heeft echter niet gekozen om zoals Wallonië met Sofico het onderhoud te laten financieren met pps, maar wel de aanleg van nieuwe wegen. Bij een renovatie zijn de risico's minder goed te ramen. Het gebeurt immers geregeld dat de toestand slechter is dan gedacht. De administratie houdt daarenboven beter zelf de expertise voor het onderhoud in handen en werkt aan het PMS dat dezelfde resultaten als in Nederland moet kunnen halen. Dat zal pas echt mogelijk zijn als eerst de basiskwaliteit in orde is.

Wat de schademeldingen betreft, lag in de periode 2005-2010 het totale aantal claims, dus voor snel- en gewestwegen, op gemiddeld 825 per jaar. In 2010 waren er 1872 schadeclaims, in 2011 2350 en in 2012 1696. De recente daling is niet te wijten aan een mankement van de website, maar allicht aan de betere wegsituatie. De budgetten worden aangepast aan het aantal claims. Het klopt dat minder claims geld spaart, maar dat is niet het doel, wel het wegwerken van de slechte stukken weg. Meer dan de helft van de claims wordt afgewezen, voor 40% wordt een minnelijke schikking overeengekomen.

De timing is volgens de minister haalbaar. Organisatorisch-technisch is het haalbaar en allicht zullen de budgetten volstaan. Bij de gewestwegen staat er geen timing, wat niet betekent dat de doelstelling niet blijft gelden. Dit jaar is een nulmeting gebeurd in drie provincies, volgend jaar volgen de andere. Eens het volledige beeld voor de vijf provincies er is, zal de minister in staat zijn een realistische timing op te stellen. Maar daarvoor zullen ook in de volgende regeerperiode de juiste politieke keuzes moeten worden gemaakt. De minister wacht nog op het scenariorapport voor volgend jaar, en allicht zal het nodig zijn meer middelen in de gewestwegen te investeren.

Met de vermelde problemen inzake vergunningen had de minister één geval voor ogen waarbij er voor werken aan de E34 budgetten en een aannemer beschikbaar waren, maar de aannemer geen vergunning kreeg voor een tijdelijke betoncentrale langs de snelweg. Het verantwoordelijke lokale bestuur vreesde geluidsoverlast, uiteindelijk is de vergunning afgeleverd, maar de werken zijn hierdoor later uitgevoerd.

De benchmarking van de onderhoudsystemen en het PMS is uitgevoerd. Het Vlaamse systeem doorstaat de toets met dat van de omliggende landen, maar kan pas van start gaan als de basiskwaliteit van alle wegen terug op peil is. Dat zou het geval zijn tegen 2015.

Wat de vraag naar de invloed van de infrastructuur op het aantal ongevallen betreft antwoordt de minister dat infrastructuur niet de enige parameter is voor verkeersongevallen. 8 op 10 ongevallen is veroorzaakt door menselijke fouten. Voor de andere 2 op 10 is in sommige gevallen de infrastructuur verantwoordelijk. De veiligheidsparameters zijn

verbeterd, maar dat betekent niet dat er geen ongevallen meer gebeuren. Daarnaast is het uitvoeringsbesluit voor het decreet betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur⁴ goedgekeurd, de auditoren zijn in opleiding, een onafhankelijke verkeersveiligheidstoets komt eraan. Het BIVV heeft net de analyse 2010 van de verkeersongevallen gepubliceerd⁵. Daaruit blijkt een daling van de ongevallen op de Vlaamse snelwegen met 61%. De doelstelling om het aantal ongevallen in Vlaanderen te halveren, wordt dus gehaald. Het is echter niet mogelijk om een eenduidig verband te leggen met het verkeersveiligheidsgedrag.

De heer *Tom Roelants* zegt dat er in de tweede helft van het jaar een eerste versie van het rapport over het IIR-project (Inventarisatie, Inspectie en Rapportering van wegaanhorigheden) klaar zal zijn⁶.

Wat de kwaliteitscriteria betreft, verwijst de spreker naar een benchmarking van de administratie, die aantoonde dat de voorschriften bijvoorbeeld voor materialen en aannemers, gelijkaardig zijn als in de buurlanden. Daarnaast evalueert de administratie telkens dat nodig is en minstens één keer per jaar, de voorschriften voor de standaardbestekken en past ze zo nodig aan. Het standaardbestek zelf wordt slechts één keer om de paar jaar aangepast. De richtlijnen voor de interpretatie, specificering in de bijzondere bestekken, worden vaker aangepast. Per werf wordt een checklist overlopen. De score daarop bepaalt of aannemers een getuigschrift van goede uitvoering krijgen. Daarbij wordt onder meer in rekening genomen of een aannemer pv's krijgt, of hij de uitvoeringstermijnen respecteert, of de keuringscertificaten in orde zijn.

Het mogelijke aantal gelijktijdige werven is moeilijk algemeen te bepalen, het kunnen er ongeveer 150 zijn. Uit opmerkingen van protocolpartners en gemeentebesturen, leidt de administratie wel af dat de limiet stilaan bereikt is. De werken mogen niet als gevolg hebben dat de automobilisten geen uitwijkmogelijkheden meer hebben. De administratie zet dus vooral in op een betere coördinatie. De spreker verwijst naar een project met AGIV voor een samenwerkingsplatform daarvoor.

De komende jaren zal de administratie zich op het PMS steunen om de keuze te maken tussen een grondige renovatie of het vervangen van de topklaag, zodat het resultaat zo efficiënt mogelijk is. Een topklaag gaat acht tot tien jaar mee en afhankelijk van het materiaal moet de weg na 25 tot 40 jaar grondig gerenoveerd worden. De administratie zal zich steunen op het PMS om een zo objectief mogelijke afweging te maken.

Wat de vraag naar het inhalen van de achterstand inzake het structureel onderhoud betreft, antwoordt de heer *Roelants* dat er in de periode 2007-2008 effectief te veel wegen waren waarvan de onderhoudstoestand onder de noemer behoorlijk (geel) viel. Het gevaar bestaat dan dat zonder ingrijpen deze wegen naar de categorie matig (oranje) en onvoldoende (rood) evolueren. Wegen in behoorlijke toestand zijn dus toe aan onderhoud. Nu is de verhouding tussen de onderhoudstoestanden behoorlijk (geel), normaal (groen) en uitstekend (blauw) beter. Dat betekent dat het aantal te renoveren of onderhouden wegen dat er jaarlijks bijkomt, haalbaar is. Het blijft de bedoeling het geel nog iets meer te reduceren.

⁴ Zie het ontwerp van decreet betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (*Parl. St. VI.Parl. 2010-11, nr. 859* – aangenomen op 17 maart 2011) en de gedachtewisseling over het ontwerp van uitvoeringsbesluit van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door mevrouw Karin Brouwers (*Parl. St. VI.Parl. 2011-12, nr. 1469/1*).

⁵ Nuytens, N., Focant F., Casteels Y. (2012) Statistische analyse van verkeersongevallen 2010, Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid.

⁶ Zie de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken. Beleidsprioriteiten 2012-2013, ingediend door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken (*Parl. St. VI.Parl. 2010-11, nr. 1778/1*).

De onderhoudsbudgetten worden verdeeld, onder meer op basis van dit rapport, hoewel er ook andere factoren in rekening gebracht worden. In de provincies die wat minder goed scoorden, wordt dan meer geïnvesteerd. Zo is ook gebeurd in West-Vlaanderen, dat zijn achterstand inliep. Antwerpen dat nu wat achterstaat, krijgt volgend jaar wat meer onderhoudsaandacht. Dat neemt niet weg dat alle provincies het streefdoel moeten halen. Dat betekent investeren in alle provincies, maar evident, meer in die provincies waar de behoeften het grootst zijn. Uiteraard kan de administratie ook een overzicht geven van de staat van de weg in elke regio.

Het is absurd een meldpunt niet bekend te maken om geen klachten binnen te krijgen. Dat geldt dus voor het meldpunt Wegen. Het is ook voor de administratie efficiënter dat alle meldingen op een centrale plaats gebeuren. Als een campagne zorgt voor meer meldingen, kan de administratie alleen maar concluderen dat meer personen de juiste weg vinden. De klachten komen toch bij de administratie, maar langs de verkeerde weg, wat meer werk geeft.

Minister *Hilde Crevits* dankt de drie verantwoordelijken voor het rapport. Ze vermeldt nog dat op de begroting middelen zijn vrijgemaakt voor de aankoop van een nieuw ARAN-toestel. Het toestel zal proefdraaien en gekalibreerd worden in de tweede helft van het jaar.

3. Aanvullende opmerkingen van de leden

De heer *Björn Rzoska* leest in een vorig verslag dat de benchmarking over heel wat meer ging dan het model en de strategie, maar ook over de opbouw en de dimensionering van asfaltwegen, over de waarborgtermijnen, de bepaling van de staat van de weg, de beoordeling van de toestand van de weg en de controle op de uitvoering van de werken. Kan het parlement de volledige resultaten krijgen? Minister *Hilde Crevits* zal dat laten nakijken en alle gegevens aan het parlement overmaken. Eventueel kan het nog eens besproken worden.

De heer *Marino Keulen* vraagt om uit de toename van het budget de invloed van de prijs-evolutie van de bouwmaterialen te halen, zodat de echte budgetstijging kan worden beoordeeld. De heer *Tom Roelants* beaamt dat de materialen duurder worden, maar door de economische crisis liggen de offertes op aanbesteding vaak onder de ramingen. De spreker gaat ervan uit dat de aannemers efficiënter werken, maar ook dat ze niet de volledige prijsstijging doorrekenen. Natuurlijk is het zo dat ook de wegenbouwbudgetten de invloed ondergaat van het niet-indexeren van de middelen. Op een bijkomende vraag van de heer *Marino Keulen* antwoordt de heer *Tom Roelants* dat er altijd voldoende inschrijvingen zijn op de aanbestedingen. Er is zeker geen gebrek aan concurrentie.

Minister *Hilde Crevits* beaamt dat het budget niet stijgt in 2013. De heer *Marino Keulen* apprecieert de eerlijkheid van de minister die eigenlijk toegeeft dat, gezien de stijgende materiaalprijzen, het budget daalt. Minister *Hilde Crevits* verwijst naar de repliek van de heer *Roelants* dat de prijsstijgingen niet aangerekend worden. Op het laatste bouwoverlegcomité hoorde de minister dat wegenbouwers voldoende werk hebben, maar er niet veel meer bij kunnen nemen. Dus, zelfs als er meer middelen komen, zullen de werken allicht niet uitgevoerd worden. Dat neemt niet weg dat de overheid zo veel mogelijk werken moet laten uitvoeren.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Dirk DE KORT,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AGIV	Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen
ARAN	Automatic Road Analyzer
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
IIR-project	Inventarisatie, Inspectie en Rapportering van wegaanhorigheden
OCW	Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw
PMS	Pavement Management System
pps	publiek-private samenwerking
Sofico	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
VAB	Vlaamse Automobilistenbond