



Vlaams
Parlement

ingediend op **889** (2015-2016) – Nr. 1
22 september 2016 (2015-2016)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Dirk de Kort en Paul Van Miert

over het rapport 'Toestand van het wegennet'

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;
Bart Somers, Emmily Talpe;
Yasmine Kherbache;
Ingrid Pira.

INHOUD

I.	Uiteenzetting door Tom Roelants, administrateur-generaal van AWW	4
1.	Toestand van het autosnelwegennet.....	4
1.1.	Inleiding	4
1.2.	Globale beoordeling autosnelwegen.....	5
1.3.	Globale beoordeling per provincie	5
1.4.	Conclusies voor de autosnelwegen	6
2.	Toestand van het gewestwegennet.....	6
2.1.	Rapporteringswijze.....	6
2.2.	Gewestwegen Oost-Vlaanderen	7
2.3.	Gewestwegen West-Vlaanderen	7
2.4.	Onderhoudsachterstand.....	7
2.5.	Conclusies voor de gewestwegen	7
2.6.	Strategie voor de gewestwegen	8
3.	Staat van de wegaanhorigheden	8
II.	Bespreking.....	8
1.	Vragen en opmerkingen van de leden	8
2.	Antwoorden van minister Ben Weyts	10
3.	Antwoorden van Tom Roelants	11
	Gebruikte afkortingen.....	15
	Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 24 maart 2016 een gedachtewisseling over de rapporten Toestand van het autosnelwegennet (metingen van 2015) en Toestand van het wegennet (gewestwegen Oost- en West-Vlaanderen, metingen van 2014). Aan de gedachtewisseling werd deelgenomen door Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer en door Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn.

Tom Roelants begeleidde zijn uiteenzetting met een presentatie die als bijlage is opgenomen op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlament.be. Beide rapporten zijn eveneens toegevoegd aan de [dossierpagina](#) van dit document. De administrateur-generaal besprak ook een rapport 'Staat van de wegaanhorigheden', dat evenwel pas later verschijnt.

I. Uiteenzetting door Tom Roelants, administrateur-generaal van AWW

1. Toestand van het autosnelwegennet

1.1. Inleiding

1.1.1. De metingen

Tom Roelants legt uit dat voor het autosnelwegennet vier parameters worden opgemeten: twee meten de veiligheid (stroefheid en spoorvorming en trapvorming) en twee het comfort (vlakheid en beschadigingsgraad). Er worden per parameter resultaten en conclusies weergegeven.

De resultaten vormen de basis voor een planmatige aanpak van het onderhoud van de snelwegen. Ze geven een overzicht op de algemene toestand. De onderhoudsbehoeften worden geanalyseerd en door het rapport wordt duidelijk waar structureel onderhoud nodig is. Op basis van het rapport kunnen de juiste prioriteiten gelegd worden.

Het rapport geeft de meetresultaten voor 2015. De meting neemt ongeveer twee maanden in beslag en gebeurt liefst zo snel mogelijk na de winterperiode, zodra het weer het toelaat, doorgaans in mei en juni. De impact van winter 2014-2015 is verwerkt in het rapport, maar het resultaat van de wegenwerken die in de loop van 2015 zijn uitgevoerd, is nog niet zichtbaar.

Er is een meting per honderd meter en dus een resultaat per hectometer voor elk van de parameters. Het resultaat, diepte of andere eenheid, wordt omgerekend naar een index, in de vorm van een score van 0 tot 100 per parameter. Daarop wordt een globale index berekend, op grond van de laagste van de vier parameters. Gebruikmakend van de globale index kan een kaart van het autowegennet dan worden ingekleurd. Er worden daarbij vijf classificatiegroepen met kleurcodes gebruikt, waarbij blauw voor uitstekend staat, groen voor normaal, geel voor behoorlijk, oranje voor matig en rood voor onvoldoende.

1.1.2. Parameter stroefheid

In het voorbije jaar is voor de parameter stroefheid een aanpassing en optimalisering gebeurd van de indexformule. In het standaardbestek voor aanleg van nieuwe wegen of verhardingen (SB250)¹ een stroefheidseis opgenomen, met een minimaal te behalen waarde. De berekeningsmethode van het rapport is in

¹ <http://wegenenverkeer.be/standaardbestek-250-versie-31>.

lijn gebracht met de eisen in het standaardbestek. Dat impliceert dat waarden die bij meting beter blijken dan vereist, een quotering uitstekend kregen, wat eerder niet altijd gebeurde. Lichte overschrijdingen kregen doorgaans maar de tweede beste score. Omgekeerd blijft de waarde onvoldoende als de score de norm van het standaardbestek niet haalt.

De nieuwe beoordelingswijze is internationaal afgetoetst en de gehanteerde waarden van het standaardbestek blijken vergelijkbaar met die van Duitsland. De metingen sluiten nu beter aan bij wat in het standaardbestek aan aannemers wordt voorgelegd.

1.1.3. *Behoeftenanalyse*

Aan de hand van de resultaten wordt tevens een berekening van de nodige middelen gemaakt. Dat wordt in twee bedragen uitgesplitst: één voor het weer in goede staat brengen van de wegvakken met onderhoudsachterstand, die een quotering onvoldoende (rode codering) kregen, en één voor het normale structureel onderhoud (codering oranje). De wegvakken met code oranje zijn die waarvan men verwacht dat ze binnen een termijn van drie jaar zullen evolueren naar een toestand 'onvoldoende'. Die wegvakken moeten worden opgenomen in het programma voor structureel wegonderhoud voor de volgende drie jaar om niet meer achterstand op te lopen.

1.2. Globale beoordeling autosnelwegen

De autosnelwegen bleken in het voorjaar 2015 voor bijna 80 percent in normale of uitstekende staat, blauw en groen in de staafdiagrammen (zie dia 9 van de presentatie als bijlage). In het voorjaar van 2014 lag dat percentage nog op ongeveer 64 percent. Het onderhoud en de staat van de autosnelwegen is er in de laatste jaren op vooruitgegaan.

Nog eens 6 percent van de autosnelwegen kreeg een score van behoorlijke staat (geel). Dat is een daling (vorig rapport 21 percent), mede omdat een deel van die groep van 2014 intussen tot de hoogste normen behoort. Heel wat rood kreeg men wel weer in de groene of blauwe klasse.

Het oranje stukje uit het staafdiagram geeft aan dat 3,6 percent van de autosnelwegen binnen de drie jaar een ingreep vergt. Bij de vorige meting stond dat resultaat op 4,1 percent. 9,9 percent vergt onmiddellijk ingrijpen (rood). Dat was in het voorgaande rapport meer dan 10 percent.

De globale conclusie voor de autosnelwegen luidt dat er een sterke stijging genoteerd wordt in het aantal wegvakken in normale en uitstekende staat. Die verbetering zet zich al sinds 2007 consequent door. Het aantal wegen in slechte staat daalt licht; er is een lichte daling in zowel het aantal wegen dat onvoldoende scoort als matig.

1.3. Globale beoordeling per provincie

Globaal neemt het aantal uitstekende wegvakken overal toe, ook bij beoordeling per provincie (zie dia 11 van de presentatie als bijlage). De daling van het aandeel wegvakken in onvoldoende staat is vooral merkbaar in Antwerpen en Oost-Vlaanderen. In Limburg neemt dat aandeel wel toe en in West-Vlaanderen en Vlaams-Brabant is dat ook het geval, al blijven dat de twee best scorende provincies in Vlaanderen, met een code rood die onder het gemiddelde van 9 percent blijft.

Tom Roelants bespreekt dan de toestand van de autowegen aan de hand van wegenkaarten van het Vlaamse Gewest. Een eerste slide (dia 12 van de presentatie als bijlage) toont de autosnelwegen ingekleurd volgens de globale beoordeling van het rapport, zoals opgemeten in voorjaar 2015. Naast de reeds vermelde resultaten met overeenstemmende kleurcodering, wordt ook duidelijk dat er nog een beperkt aantal geclusterde zones zijn voor aanpak. Men start geen werken voor honderd meter wegvak, maar pakt aaneengeschakelde stukken rode zone aan, clusters. Die zijn op de getoonde kaart zichtbaar en situeren zich vooral op de E34, op het stuk tussen Antwerpen, Zelzate en Knokke en het stuk tussen Antwerpen en Turnhout.

Een tweede autowegenkaart (dia 13 van de presentatie als bijlage) toont waar er sinds de meting van voorjaar 2015 is gewerkt en waar nog werkzaamheden zijn gepland in 2016. In 2015 zijn heel wat aanbestedingen gebeurd. De geplande werken zijn aangegeven met een dubbele blauwe streep. Eenmaal die in rekening zijn gebracht, verdwijnen nog heel wat rode zones. Het stuk resterend rood op de E34 tussen Zelzate en Knokke wordt in de volgende jaren tot autosnelweg omgebouwd. Het heeft daarom weinig zin om er nog veel structureel onderhoud op uit te voeren, stelt de spreker. Onder meer de bochtverbetering voorbij Maldegem blijft intussen rood gekleurd.

Een aantal werken zijn gepland in het meerjarenprogramma voor 2017, zoals onder meer het onderhoud aan het stuk E34 ter hoogte van Stekene en Moerbeke. Voor Limburg hoort de E314-aanduiding ook bij de autosnelweg iets hogerop, maar dat blijkt te ver naar onder gezakt.

Een derde kaart (dia 14 van de presentatie als bijlage) toont de wegvakken die in 2010 nog een onvoldoende kregen, om aan te geven hoe die geëvolueerd zijn. Intussen zijn de grote aaneengeschakelde stukken blauw gekleurd. De reeds vermelde slechte wegvakken blijven nog open staan en de geleverde en geplande inspanningen zullen alle onvoldoende wegvakken van 2010 quasi wegwerken.

Omgekeerd liet de spreker ook de probleemzones van 2010 projecteren op wat er in 2015 nog als rood aangemerkt stond, om te achterhalen hoe het komt dat er alsnog 9 percent rode wegvakken zijn (dia 15 van de presentatie als bijlage). Daaruit blijkt dat het in eerste instantie gaat om een grote hoeveelheid losse stukjes van honderd meter. Daarnaast zijn er heel wat wegvakken die eerder vooral geel en zelfs groen waren en die verworpen zijn tot oranje of zelfs rood zoals gevreesd. Dat proces is evenwel sneller verlopen dan verwacht.

1.4. Conclusies voor de autosnelwegen

Concluderend kan men stellen dat voor het achtste jaar op rij er een stijging is van het aantal wegvakken in goede of uitstekende staat, met het beste resultaat sinds twaalf jaar. Het aantal onvoldoende en matige wegvakken is licht afgenomen en men duikt voor het eerst sinds zeven jaar onder de grens van 10 percent.

2. Toestand van het gewestwegennet

2.1. Rapporteringswijze

Het rapport over het gewestwegennet behelst jaarlijks een meting van een deel van het gewestelijke net. Het ene jaar zijn dat de drie meest oostelijk gelegen provincies en het andere jaar de twee meest westelijk gelegen. De meetcampagne 2014 die wordt voorgesteld, richt zich op West- en Oost-Vlaanderen.

De meetcampagne 2015 is al achter de rug; ze is uitgevoerd na de autosnelwegenmeting en liep vanaf juli tot in het najaar of zelfs tot november. De resultaten worden nog verwerkt. Die verwerking neemt ongeveer zes maanden in beslag.

Het rapport beoogt hetzelfde als voor de autosnelwegen en laat toe prioriteiten te stellen voor het structureel onderhoud. Zo kan op basis van de resultaten worden bepaald of het onderhoud bijvoorbeeld kan worden beperkt tot het wegwerken van spoorvorming of dat er intensieve werken vereist zijn tot op het niveau van fundering.

2.2. Gewestwegen Oost-Vlaanderen

Voor Oost-Vlaanderen bevindt 43 percent van de gewestwegen zich in een normale of uitstekende staat (zie grafiek op dia 20 van de presentatie als bijlage). Dat houdt een duidelijke stijging in ten aanzien van de resultaten van 2012.

Voor 21,6 percent is een behoorlijke staat vastgesteld. Ten opzichte van 2012 is er een verschuiving gebeurd, maar globaal is er voor de beide groepen een verbetering te noteren.

8,5 percent van de gewestwegen is er oranje gekleurd en heeft derhalve binnen een termijn van drie jaar een ingreep nodig.

In de provincie vertoont 26 percent van de gewestwegen een merkelijke achterstand en daar is onmiddellijk ingrijpen aan de orde. Dat aandeel is ongeveer status quo met de meetcampagne 2012.

2.3. Gewestwegen West-Vlaanderen

In West-Vlaanderen is 40,6 percent van de gewestwegen in uitstekende of normale staat, en 24,5 percent in behoorlijke staat (zie grafiek op dia 22 van de presentatie als bijlage).

9,1 percent vraagt om ingrepen binnen drie jaar en 25,8 percent vergt onmiddellijk ingrijpen. Het aantal goede wegvakken, de twee eerste categorieën, is toegenomen ten opzichte van de voorgaande meetcampagne. Het aandeel van beide mindere categorieën is licht gedaald.

2.4. Onderhoudsachterstand

Aan de scores en percenten probeert AWW tevens een budgettaire conclusie te koppelen. De onderhoudsachterstand en dus het budget nodig om de achterstand weg te werken wordt voor Oost-Vlaanderen op ruim 170 miljoen euro geschat, voor West-Vlaanderen op 190 miljoen euro.

Voor normaal onderhoud en om ervoor te zorgen dat de toestand in de volgende jaren niet achteruitgaat, gaat men uit van een budget ten belope van ongeveer 20 miljoen euro jaarlijks voor elk van de beide provincies.

2.5. Conclusies voor de gewestwegen

Samenvattend stelt de spreker dat in Oost-Vlaanderen het aantal wegvakken in goede staat veeleer stijgt en dat die in slechte staat status quo blijven. Voor West-Vlaanderen stijgt het aantal goede wegvakken duidelijk en neemt het aantal slechte wegvakken licht af.

2.6. Strategie voor de gewestwegen

Sinds 2016 probeert men steeds meer de strategie inzake onderhoud van de autosnelwegen ook toe te passen voor de gewestwegen. In de investeringsprogramma's is intussen het aanbesteden en aanpakken van onderhoudsachterstand op gewestwegen mee opgenomen. Dat gebeurt in samenspraak met de gemeenten, rioolbeheerders en andere stakeholders in Vlaanderen. De focus ligt in eerste instantie op de wegen met de grootste onderhoudsachterstand.

Als men de rapporten voor de oostelijke en westelijke gewestwegen samenbrengt, dan blijkt de onderhoudsachterstand een budget van meer dan 660 miljoen euro te vergen. Voor normaal structureel onderhoud, om de achterstand niet meer te laten oplopen, schat men dat een totaal budget van 110 miljoen euro per jaar nodig is.

Het zijn forse cijfers, erkent Tom Roelants. In 2016 wordt voor ruim 30 miljoen euro extra geïnvesteerd in structureel onderhoud op gewestwegen ten opzichte van 2015. Men gaat na hoe er in de aanpak nog meer reliëf en onderscheid kan worden aangebracht, om zoveel mogelijk de focus te leggen op de gewestwegen met de grootste onderhoudsachterstand.

3. Staat van de wegaanhorigheden

Elke twee jaar wordt ook een rapport opgesteld over de staat van de wegaanhorigheden. De meetcampagne is van 2015. De eerste voorlopige conclusies zijn dat voor de opgesomde wegaanhorigheden – vooral verlichtingspalen, seinbruggen, markeringen op autosnelwegen – de resultaten een stuk beter blijken dan bij metingen in 2013.

Voor een aantal andere wegaanhorigheden is de status quasi onveranderd gebleven. Dat gaat vooral om straatkolken, afschermende constructies en kunstwerken. Alleen bij de parameter voor geluidsschermen wordt een lichte achteruitgang vastgesteld.

Het rapport van de wegaanhorigheden wordt nog afgewerkt, allicht tegen eind april 2016.

II. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van de leden

Marino Keulen is altijd blij met metingen. Men leert erbij maar maakt zichzelf ook kwetsbaar. Iedereen blijft zo bij de les, stelt het lid. Hij gaat in op de kilometerheffing en het substantieel investeren van die opbrengst in de infrastructuur. Dat kan een boost geven aan het inhalen van de onderhoudsachterstand ten belope van meer dan 660 miljoen euro. In welke mate is daarop uitzicht?

De fietspaden blijven een heikel punt, maar heel wat mensen begeven zich wel in het verkeer op de fiets voor woon-werkverplaatsingen of woon-winkelvervoer. Hoe zit het met inspanningen met betrekking tot fietspaden langs gewestwegen? Hoe wil men die achterstand inhalen?

De staat van Nederlandse autosnelwegen lijkt het lid alvast stukken beter en dat gedurende langere tijd ook. Hij gebruikt quasi dagelijks de E314 en merkt dat er systematisch in is geïnvesteerd, maar dan blijft daar na zes maanden nog weinig van over. Uitzicht, presentatie, inrichting en rijervaring komen op Nederlandse snelwegen veel positiever over. Beeldt het lid zich dat in, wil hij van Tom

Roelants weten. Zijn er daar betere bestekken? Zijn Nederlandse wegenbouwers beter?

Er is op een zeker ogenblik de keuze gemaakt om het licht op de autosnelwegen te doven. Er zou ook een extra inspanning geleverd worden inzake wegmarkeringen en reflecterend materiaal om de automobilist te gidsen over de onverlichte snelwegen. Er is nog heel wat werk aan de winkel. Marino Keulen vindt er niets over in de rapporten. Zijn er programma's voor die inhaalbeweging?

Lorin Parys viel het vooral op dat er een beter rapport kan worden voorgelegd. De toestand gaat er in het algemeen op vooruit, ondanks de budgettaire moeilijke tijden. Dat moet een pluim op de hoed van AWW zijn.

De evolutie in Vlaams-Brabant voor het autosnelwegennet is niet zo positief: het wegdek dat als onvoldoende geklasseerd is, neemt toe. Wordt daarop versneld ingezet?

Vorig jaar² werd nog gewag gemaakt van 22 percent van het gewestwegennet dat in Limburg een aanpak behoeft, terwijl dat in Vlaams-Brabant om 44 percent ging (meting 2014). Hanteert men bij het stellen van de prioriteiten voor het aanpakken van zoveel wegdek, ook de factor woon-werkverkeer als richtpunt – de drukst bereden assen dus – of zijn er nog andere factoren die spelen?

Van de minister wil het lid weten hoe het zit met de fietspaden en de ambitie die is geuit om het budget daarvoor te handhaven. Het zou om 88 miljoen euro gaan.

In 2015 stelde de minister dat hij werk zou maken van een permanent geactualiseerde lijst van ongevallencijfers. Wat is de stand van zaken?

De inrichting van de weg is een element van verkeersveiligheid. Eén cijfer bleef het lid bij van het VSV-congres over verkeersveiligheid (22 maart 2016): zelfs een ongeval met een fietser die alleen maar schaafwonden blijkt te hebben, maar wel de spoedafdeling is gepasseerd, zou toch al minstens 3500 euro kosten. Kan die kost door preventieve investering in het wegennet niet gereduceerd worden?

Lorin Parys refereert aan de conceptnota die men in de commissie Financiën wil voorleggen over de sociale-impactobligaties³. Die gaat in op de vraag hoe de overheid privé-instanties kan inschakelen om preventieve projecten te financieren en zo een kostenbesparing op langere termijn kan realiseren. Denkt men al na over dergelijke projecten?

Joris Vandenbroucke weet dat een stuk van de E34 nog omgevormd moet worden tot autosnelweg, richting West-Vlaanderen. Een deel op het grondgebied Wachetebeke-Moerbeke is ooit al omgevormd tot autosnelweg en wordt gemarkeerd door een felrode streep. Hoe lang geleden is dat gebeurd? Wat is de reden dat het intussen alweer rood kleurt?

Is er een vuistregel aan de hand waarvan men kan berekenen hoe lang het duurt vooraleer iets wat blauw is, weer rood wordt? Is het haalbaar om de wegvakken die blauw kleuren in die staat te houden, incidentele schade door extreme vorst en dergelijke niet meegerekend?

² Verslag van de gedachtewisseling namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door Annick De Ridder en Dirk de Kort over het rapport 'Toestand van het wegennet' (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 386/1).

³ Conceptnota voor nieuwe regelgeving van *Lorin Parys*, *Matthias Diependaele*, *Jan Hofkens*, *Jos Lantmeeters*, *Cathy Coudyser* en *Peter Persyn* over sociale-impactobligaties (*Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 662/1).

Waarom worden sommige wegvakken op de autosnelweg in asfalt uitgevoerd en andere in beton? Het lid vindt asfalt veel comfortabeler rijden, maar naar verluidt zou beton duurzamer zijn. Nederland en Frankrijk houden het bij asfalt als standaard, meent Vandenbroucke. Wat is het beleid ter zake?

Björn Rzoska vindt de rapportering ijler qua informatie dan voorgaande. Hij mist de zwarte punten. Men blijkt daarover liever apart te rapporteren. Een nieuwe lijst komt er niet. Hoe worden de knelpunten, de gevaarlijke punten, opgevolgd? Bij de lijst van acht projecten werd bij voorgaande rapportering gesteld dat er nog werk aan de winkel was, maar het voorgelegde rapport zegt er niks over. Hoe zit het daarmee?

De meetcampagne levert goede resultaten voor wat autosnelwegen betreft. Daar wil het lid niets van af doen. Voor de gewestwegen is er slechts een gedeeltelijk beeld door de tweejaarlijkse werkwijze.

Over de toestand van de fietspaden wordt in tegenstelling tot de voorgaande rapportage⁴ evenmin iets vermeld. Er werd toen op het einde van het overzicht bekeken welke al dan niet conform het fietsvademecum waren. De kwaliteit en de ambities werden onder de loep genomen en dat luik mist het lid ook. Het maakt het moeilijk om de evoluties te volgen, stelt *Björn Rzoska*. Hoe is het met de fietspaden gesteld?

Voor *Dirk de Kort* is het cruciaal dat grondig onderzocht wordt hoe men met de beschikbare overheidsbudgetten maximaal kan investeren in autosnelwegen en gewestwegen. Wordt ook nagegaan of er een evolutie is in de wijze van aanleggen en techniek die het mogelijk maakt om goedkoper te werken dan in het verleden? Gaat men ook meer voor duurzaamheid door bijvoorbeeld herbruikbare materialen aan te wenden? Hoe doet men dat?

Wat betreft het onderhoud van gewestwegen, wil het lid weten of aan de hand van een audit van AWV zelf nagegaan wordt welke aspecten van verkeersveiligheid en dergelijke kunnen worden meegenomen? Of gaat het voornamelijk om suggesties van het betrokken lokaal bestuur in dat verband?

Dirk de Kort merkt dat inzake aanhorigheden en openbare verlichting lokale besturen steeds meer het initiatief beginnen nemen om in een masterplan te voorzien, maar als ze bij AWV om afstemming vragen, nul op het rekest krijgen. Voor de burger is het dan onbegrijpelijk als hun bestuur een masterplan in voege laat treden, enkel voor de lokale verlichting en niet op de gewestwegen. Is samenwerking ter zake mogelijk?

Schade aan de wegen is volgens het lid heel vaak te wijten aan overbeladen vrachtwagens. Moet er niet meer geïnvesteerd worden in automatische lussen en controle voor die te zwaar geladen vrachtwagens? Dat kan de schade aan wegen beperken en tegelijk kan er wellicht een deel van de onderhoudskosten gecupereerd worden, stelt *Dirk de Kort*.

2. Antwoorden van minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* stelt dat er nog geen zicht is op de exacte te verwachten inkomsten van de kilometerheffing vanaf 2017. Een raming gaat uit van 100 miljoen euro, maar de minister noemt het voorbarig om die al te bestemmen. Het is wel effectief de bedoeling ze te investeren in wegeninfrastructuur.

⁴ *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 386/1.

Wat betreft de fietspaden, is er behalve de 9 miljoen euro die is besteed voor de fietsbrug in Diegem over de ring, in totaal 91 miljoen euro uitgetrokken in 2015. De ambitie is om dat budget alvast te handhaven, iets meer dus dan de jaren daarvoor toen ongeveer 88 miljoen euro besteed is. Men wil in de volgende jaren graag in stijgende lijn gaan.

Het aandeel van Vlaams-Brabant laat wel een gekrompen balkje voor geel, oranje en rood zien, maar het blijft nodig om extra te investeren, geeft de minister toe. Daarom is ook de werkvennootschap opgericht met als eerste focus dat werkgebied met de ring en aangelanden.

Voor het terugdringen van de ongevallencijfers wil men liever niet meer vertrekken van een lijst, zoals die waarvoor begin 2000 is geopteerd, en waarop zowat 800 zwarte punten stonden. De minister wil verhinderen dat men weer stelselmatig een lijstje gaat afwerken, dat niet up-to-date is. Hij ziet meer soelaas in een geactualiseerde lijst.

Dat er een tijdsverloop van ongeveer twee jaar zit op het verwerken van statistische ongevallengegevens, is een feit, stelt de minister. De inventaris moet volgens hem wel maximaal aan de hand daarvan geüpdatet worden. In functie daarvan moeten dan prioriteiten worden vastgelegd en kan worden uitgemaakt wat er al dan niet sneller kan of moet worden aangepakt.

Voor de zwarte punten komt er een aparte rapportering en dat geldt ook voor de fietspaden, met de upgrade. De minister stelt dat dit zou kunnen gebeuren samen met de bespreking van een audit van het Rekenhof. Er is nog geen exacte timing afgesproken voor oplevering. De minister is evenwel bereid dat ook eerder te doen.

3. Antwoorden van Tom Roelants

Ook voor de fietspaden is er een tweejaarlijkse opmeting, stelt *Tom Roelants*. In 2015 is een toelichting gegeven bij de meetcampagne van 2013. Najaar 2015 is dan een nieuwe meting gebeurd voor de fietspaden, maar het rapport kon niet afgerond worden tegen de huidige bespreking. De planning moet toelaten dat tegen de zomer wel klaar te hebben en een toelichting te geven.

In het kader van de onderhoudsstrategie wordt gekozen tussen ingrepen die enkele jaren soelaas moeten brengen en ingrepen die structureel zijn en tot op funderingsniveau de snelweg heropbouwen om weer 40 jaar verder te kunnen meegaan. De herstellingen kunnen niet oneindig herhaald worden en verlengen enkel de levensduur van een snelweg. Er is een PMS in gebruik genomen om meer gericht aan te geven welke onderhoudsingreep het meest aangewezen is.

Voor de E314 is de voorgaande jaren geopteerd voor het vervangen van toplagen en oppervlakkige werken. Die blijken niet langer te volstaan en men mag dan ook meer structurele ingrepen verwachten. Het klopt derhalve dat men ziet dat er iets gebeurt, maar dat de kwaliteit snel weer verdwijnt.

Tom Roelants is blij dat Marino Keulen enkel Nederland en Duitsland vermeldt inzake betere snelwegenbouw, en niet Frankrijk. Daar beschikt men namelijk over concessievergoedingen en tolinkomsten die een veelvoud zijn van wat in Vlaanderen voorhanden is.

Nederland koos ervoor om op autosnelwegen meer dan in Vlaanderen zeer 'open' asfalt te gebruiken. Bij winterweer is dat een nadeel, omdat het water in de poriën komt, kan bevriezen en de wegen dus gladder worden, ondanks een strooibeurt. Bij regenweer is het dan weer een voordeel omdat het minder

opspattend water oplevert. Wil men de voordelen van het open asfalt behouden, dan moet men ook in meer geregeld onderhoud voorzien en dat doet men dan ook. Elke acht tot tien jaar worden de toplagen vervangen en dat heeft een kostprijs. Het is een andere strategie- en materiaalkeuze. Er is eerder al aangetoond dat de technische vereisten en voorschriften, noch de opbouw van de wegen verschilt van de buurlanden. Veel hangt ook af van het beschikbare budget om sneller in te grijpen. Tom Roelants is zich bewust van de perceptie die leeft inzake de kwaliteit van de wegen. Hij ziet evenwel een positieve evolutie en een groeiende erkenning bij weggebruikers voor wat in de voorbije jaren is veranderd en verbeterd aan de kwaliteit van de snelwegen.

Wat betreft de wegmarkeringen, kan de spreker geruststellen: er is een meting gebeurd op de autosnelwegen en die laat verbetering noteren. Maar liefst 92 percent van de wegmarkeringen daar blijken in goede staat en voldoen aan de strengere normen sinds de invoering van het lichtplan voor autosnelwegen.

Met betrekking tot de onderhoudswerken op autosnelwegen in Vlaams-Brabant, worden een aantal ingrepen op de E314 en A2 enigszins uitgesteld in afwachting van de verdere afwerking van de spitsstrook en de weefstroken. De degradaties in die zones neemt men er dus zolang bij.

Voor de gewestwegen worden keuzes gemaakt op basis van het gebruik van het wegennet. Aan de belangrijkste wegen wordt eerst gewerkt. De prioriteiten worden wel degelijk afgestemd met andere investeerders in de zone, zoals rioolbeheerders. Ook voor het fietspadenprogramma is er afstemming. Als er vrijliggende fietspaden naast een gewestweg worden aangelegd, kan men indien enigszins mogelijk het onderhoud in één investeringsbeweging meenemen. Dat voorkomt dat men na luttele jaren weer het verkeer moet onderbreken.

Ook minder hinder is een parameter. Men kan niet zonder meer alles openmaken in een bepaalde regio. Interne en externe factoren – fietspaden en rioolbeheerders bijvoorbeeld – spelen mee in het maken van de keuzes. Prioriteit nummer één voor het bepalen daarvan blijven de werkelijke nood en de gebruiksintensiteit.

Bij de insteek op het VSV-congres over verkeersveiligheid, inzake sociale last, blijft de spreker het antwoord schuldig. Men is op andere domeinen al bezig met het leggen van verantwoordelijkheid bij wie kosten veroorzaakt en laat hen mee investeren. Men heeft zich vooralsnog niet over de sociale kosten gebogen. Andere kostendrijvers staan nog voorop, zoals ruimtelijke ontwikkelingen, groeipolen die ontstaan, en waar men probeert de respectieve baten aan te wenden of investeerders aan te spreken.

Op de E34 is een stuk tussen Moerbeke en Stekene in minder goede staat, geeft de administrateur-generaal toe. In 2017 is daar een onderhoudsinvestering gepland. De ombouw van de N49-E34 behelsde niet per definitie een heraanleg van het volledige traject. De gelijkgrondse kruispunten werden weggewerkt en waar nodig en aangewezen is er structureel onderhoud gebeurd. De spreker laat nakijken wanneer dat voor het laatst grondig is gebeurd. Dat kan nog dateren van voor de ombouw. Er is niet noodzakelijk een rechtstreeks verband tussen de problemen van het bewuste wegvak en de ombouw.

Het beheer van wegen en het investeren erin is niet altijd noch uitsluitend een exacte wetenschap, stelt Tom Roelants. Het wordt proactief zo goed mogelijk opgevolgd, middels een reeks parameters en evolutiewetten, modellen, PMS enzovoort. Het streven is inderdaad om wat blauw is ook nooit rood te laten worden. Groen en geel kunnen nog wel, en zelfs oranje zou nog toelaatbaar zijn, al gaat dan wel de alarmbel af. Vuistregels zijn echter moeilijk te geven.

Inzake keuze van materiaal voor wegverharding geldt er intern en gestoeld op de kennis over de belasting van het wegennet, een richtlijn over het gebruik van beton dan wel asfalt voor een autosnelweg. Die vertrekt van een nulpunt waarop men bepaalt welk deel in beton of asfalt moet worden aangelegd mocht men het net nieuw aanleggen. Voor de drukst bereden wegen en zeker waar er veel vrachtverkeer komt, wordt geopteerd voor beton. Dat is duurzamer en kan weer jaren mee terwijl asfalt tussentijds meer ingrepen vergt. Dat levert meteen ook een belangrijke parameter op met het oog op de hinder die wegenwerken veroorzaken. Waar er minder vrachtverkeer is, laat men wel asfaltverharding toe. Het blijft een feit dat men werkt op een bestaand wegennet en met een bestaande verharding die met het oorspronkelijke materiaal hersteld wordt als er geen sprake hoeft te zijn van volledig opbreken van het wegdek. Dat is wat soms de indruk geeft van een lappendeken: als er delen zijn waar men voor beton kiest, maar waar stukken nog in vrij goede staat zijn en geasfalteerd zijn en waar men niet meteen een grote investering nodig acht. Zodra dat wel het geval is, worden die wel in beton heropgebouwd.

In de standaardbestekken is het recycleren van materialen maximaal ingebracht. Er zijn bovengrenzen omwille van de kwaliteit. Er worden dan ook in bepaalde gevallen nieuwe materialen mee verwerkt. Het gaat erom een goed evenwicht te zoeken. In de wegenbouw is recyclage al goed gangbaar, stelt de spreker. Men kan wel overwegen nog verder te gaan met stimuli.

Bij onderhoud aan de gewestwegen geldt er intern een richtlijn. Zeker met het oog op het grootschalige onderhoudsprogramma waarin ook de gewestwegen zullen worden ondergebracht, zijn er afspraken gemaakt en is er overleg gepland met de gemeenten om te bekijken of er opportuniteiten zijn en quick wins gerealiseerd kunnen worden. Men is daarom ten zeerste bereid om te luisteren naar wat uit PCV-vergaderingen of andere overlegmomenten komt. Intern zoekt men ook zelf naar mogelijkheden.

De verlichting op gewestwegen is een moeilijk punt. AWV werkte een visie uit voor autosnelwegen zowel als voor gewestwegen. Men is bereid de visie vanuit het Vlaamse Gewest, die is ontwikkeld met grote betrokkenheid van de gemeenten in een overlegplatform, af te toetsen bij de gemeenten. Het is evenwel moeilijk als verschillende gemeenten inzake verlichting verschillende verwachtingen koesteren. Gewestwegen doorkruisen doorgaans diverse gemeenten en het gewest wil een consequente visie aanhouden over dat integrale traject. Als die spoort met de visie van alle betrokken gemeenten, is er geen probleem. Als één gemeente er een heel ander idee op nahoudt, wel. De gemeente kan dan veronderstellen dat men de boot afhoudt of overleg mijdt, erkent Tom Roelants. Het is een delicate oefening, maar hij acht een consequent wegbeeld over één en dezelfde gewestweg, belangrijk. Men houdt dan ook vast aan de in samenspraak met VVSG en gemeenten uitgewerkte visie voor heel Vlaanderen.

Tot slot kan de administrateur-generaal nog meegeven dat met betrekking tot de overladen vrachtwagens er geïnvesteerd wordt in weight-in-motionsystemen. Daarmee kunnen vrachtwagens automatisch gewogen worden. De technologie, noch de wetgeving laten al toe om die resultaten rechtstreeks te gebruiken om te verbaliseren. Ze worden gehanteerd om meer gericht specifieke controles te doen. Daarbij gaan vrachtwagens op een vaste asweeginstallatie en kunnen ze eventueel geverbaliseerd worden. Men volgt de technologische evoluties ter zake alvast nauwgezet op. Mensen van AWV zijn daartoe in 2016 nog in Frankrijk overleg gaan plegen, onder meer met het oog op automatisch verbaliseren.

Lies JANS,
voorzitter

Dirk DE KORT
Paul VAN MIERT,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
PCV	Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid
PMS	pavement management system
SB250	Standaardbestek 250
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten