

PIJLER 2 - Onderhoud weginfrastructuur (Fiche 10)

Investeren in wegonderhoud is investeren in verkeersveiligheid. Wegen die er goed bij liggen, bieden verhoogde gebruikerskwaliteit die de kans op ongevallen verkleint. Verzorgde wegen zijn ook vlot leesbare wegen, wat opnieuw de verkeersveiligheid versterkt.

– *Gewenst effect:*

- Het aantal ongevallen (met focus op kwetsbare weggebruikers) ten gevolge van slecht onderhouden weginfrastructuur te doen dalen.

– *Acties:*

Onderhoud van de gewestwegen

- Blijvende doorgedreven onderhoudsinspanning: hiertoe worden onderhoudscontracten aanbesteed voor het uitvoeren van volgende werken: groenonderhoud, wegenonderhoud, veegwerken, reinigen van kolken, vervangen van de signalisatie, vervangen van de beveiligingsconstructies, interventie bij schadegevallen en winterdienstverlening.
- Blijvende dagelijkse controle van het wegenpatrimonium: hierdoor worden defecten opgespoord en vervolgens op gepaste wijze verholpen.
- Inzet van meetapparatuur om de toestand van de weg/fietspaden/wegaanhorigheden objectief te bepalen:
 - o Rapport 'Toestand van de Autosnelwegen' en rapport 'Toestand van de gewestwegen' op basis van de metingen met de ARAN en SCRIM (stroefheid, spoorvorming, trapvorming, vlakheid en beschadigingsgraad)
 - o Om de bestaande fietspaden te controleren wordt de fietspadprofilometer ingezet. Op basis van deze metingen en overige (GIS)–analyses wordt tweejaarlijks het rapport 'Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen in Vlaanderen' opgemaakt.
 - o Permanent voert het AWV inspecties uit van de wegaanhorigheden (zie ook PIJLER 2 – Verkeersveiligheidsaudits (VVA) en –inspecties (VVI)) en hierover rapporteert het AWV tweejaarlijks in het rapport IIR.
- Aanpak van het onderhoud van de weginfrastructuur op basis van objectieve criteria: oa. de categorisering van de wegen en op de intensiteit en/of filezwaarte van de wegen.
- Preventief onderhoud van de elektromechanische installaties: beter voorkomen dan genezen. Om er voor te zorgen dat de elektrische en elektromechanische installaties langsheen het wegennet blijven functioneren, zet het AWV aannemers in voor het uitvoeren van het

periodiek en het preventief onderhoud van de installaties. Zij worden ook ingezet om defecten en averijen aan installaties (of installatieonderdelen) te herstellen binnen een vooropgestelde tijdspanne. Daarnaast gebruikt het AWW het IIR-systeem om zowel eigen mensen, als aannemers, op pad te sturen om inspecties van de elektrische en elektromechanische uitrustingen langsheen de wegen uit te voeren en om op deze manier vroegtijdig slijtage vast te stellen en defecten te voorkomen.

Investerings in de gewestwegen

- Blijvende doorgedreven investeringsinspanningen voor het structureel onderhoud: na de inhaalbeweging om de achterstand op het structureel onderhoud van de autosnelwegen weg te werken wordt de focus meer en meer verlegd naar het inhalen van de achterstand op het structureel onderhoud van de gewestwegen. Hierbij wordt structureel onderhoud zoveel als mogelijk gecombineerd met ingrepen ter bevordering van de leesbaarheid van de weg, de (her)aanleg van de fietspaden, de verkeersveiligheid en doorstroming, en de verkeersleefbaarheid. Werken aan de weg betekent zo in één beweging werken aan de veiligheid voor de weggebruikers.
- Investerings in de infrastructuur op basis van objectieve criteria: daar waar de nood het hoogste is.
- Uitwerken en implementeren van een opvolgingssysteem: Pavement Management System (PMS) voor het uitvoeren van structureel onderhoud op de autosnelwegen. Dit wegdekbeheersysteem beheert de structurele informatie van elke autosnelweg (bv. de opbouw van de weg, verkeersintensiteit, ...) en genereert kost-effectieve onderhoudsstrategieën om wegverhardingen in een bruikbare toestand te houden.

– *Kritische succesfactoren:*

- Samenwerking met andere actoren: het onderhoud van de weginfrastructuur is niet alleen van belang op de gewestwegen, maar ook op de gemeentewegen, waar de steden en gemeenten aan zet zijn. Steden en gemeenten voeren in sommige gevallen - via een afgesloten overeenkomst - ook periodiek onderhoud uit op delen van de gewestwegen of winterdienst op bv. de fietssnelwegen.
- Onderhouds- en investeringsbudgetten: een goed onderhouden weg is de eerste stap naar een veiligere weg. Ook specifieke investeringen naar fietsers en voetgangers, maar ook andere weggebruikers toe, zullen de veiligheid ten goede komen. Hier zal blijvend aandacht voor nodig zijn. De nodige middelen hiervoor zijn essentieel.

– *Ondersteunende maatregelen:*

Naast een goede timing en planning van het onderhoud van de weginfrastructuur en de investeringen in de weginfrastructuur is het belangrijk om zo snel en efficiënt mogelijk om te gaan met ontvangen klachten voor “slecht onderhouden” locaties (via bv. Meldpunt Wegen of de Wegentelefoon).

– *Monitoring en opvolging:*

We zorgen voor systematische monitoring van de toestand van het wegennet.

Hierbij kan gebruik gemaakt worden van volgende indicatoren:

- Aantal km weginfrastructuur in goede staat / met recentelijke onderhoudsbeurt: Staat van het wegennet: de rapporten ‘ Staat van het Wegennet’ geven een beeld van de toestand van het wegennet.
- Aantal verkeersongevallen (met zwakke weggebruikers) waarbij “slechte staat van de weg of het fietspad” geregistreerd wordt (aandachtspunt: gelijkblijvende registratiegraad): verkeersongevallencijfers worden aangeleverd door de geïntegreerde politie.

– *Verantwoordelijken:*

Uitvoering: AWV voor de gewestwegen en de lokale besturen voor de gemeentewegen. Afspraken zijn te maken voor de fietssnelwegen. AWV maakt gebruik van uniforme onderhoudscontracten.

Monitoring voor de gewestwegen door het AWV, voor de gemeentewegen door departement MOW i.s.m. lokale besturen. Voor de ongevalldata: departement MOW o.b.v. gegevens politie, justitie en FOD Economie.

– *Impact/bijdrage tot de verkeersveiligheid (inschatting)*

Hoewel bij de grote meerderheid van de verkeersongevallen het menselijke gedrag de belangrijkste veroorzakende factor blijkt te zijn en slechts een klein aandeel toe te schrijven is aan slecht onderhoud van de weginfrastructuur, mag de impact van deze laatste aspecten op het menselijke gedrag ook niet onderschat worden. Zo kan een ongeval specifiek veroorzaakt zijn door de slechte toestand van de weginfrastructuur of kunnen de gevolgen van ongevallen ernstiger zijn door een slechte toestand van de weginfrastructuur, maar kan een ongeval ook veroorzaakt zijn door menselijk gedrag als reactie op de toestand van de weginfrastructuur of het wegontwerp. Zo is er een correlatie tussen kwaliteit van de weginfrastructuur en het gedrag van de weggebruiker. De impact zal waarschijnlijk nog hoger zijn voor de kwetsbare weggebruikers dan voor de gemotoriseerde vierwielers, aangezien men geen

beschermende carrosserie heeft. Vandaar het belang van voldoende aandacht voor de fiets- en voetgangersvoorzieningen en voor mogelijke problemen voor motorrijders.

Er zijn verschillende aspecten van de toestand van de weginfrastructuur die bijdragen tot verkeersveiligheid. Een goed contact van de wielen met de weg (hoog niveau van wrijving met het wegdek), en duidelijke signalisatie, wegmarkeringen en verlichting zijn belangrijke kwaliteiten van een veilige weg. Het is belangrijk dat deze onderhouden worden gedurende de levensduur van de weg. Wegonregelmatigheden (zoals bv. spoorvorming en putten) verminderen de verkeersveiligheid aangezien ze een invloed hebben op het gedrag van de bestuurders en een gevaar voor de weggebruikers kunnen betekenen (zeker als ze onvoorspelbaar zijn) en bijvoorbeeld ook aquaplaning kunnen veroorzaken bij nat wegdek. Een gebrek aan wegonderhoud en investeringen kan deze verschillende factoren verergeren en daarbij het aantal ongevallen doen toenemen.

Spoorvorming veroorzaakt een verhoogd risico op aquaplaning, waardoor de bestuurder de controle over het voertuig kan verliezen. Het risico is het hoogst waar de spoorvorming vrij diep is en waar zich een slechte waterdrainage voordoet.

Wat betreft de fietsongevallen blijkt uit onderzoek dat bij ongeveer de helft van de enkelvoudige fietsongevallen het ontwerp, de inrichting en het onderhoud van de infrastructuur een rol spelen bij het ontstaan van het ongeval. We weten bovendien dat het aantal eenzijdige fietsongevallen ondergeregistreerd is (Schepers, De rol van infrastructuur bij enkelvoudige fietsongevallen, 2008).

Wie	Wat	Timing
Agentschap Wegen en Verkeer en lokale wegbeheerders	Programmatorische aanpak van het onderhoud van de weginfrastructuur	Continu lopend
Agentschap Wegen en Verkeer en lokale wegbeheerders	Dagelijkse controle van het wegenpatrimonium op defecten	Continu lopend
Agentschap Wegen en Verkeer	Preventief onderhoud van de elektromechanische installaties	Continu lopend
Agentschap Wegen en Verkeer	Opmaak & publicatie rapport toestand van de autosnelwegen	2-jaarlijks
Agentschap Wegen en Verkeer	Opmaak & publicatie rapport toestand van de gewestwegen	2-jaarlijks
Agentschap Wegen en Verkeer	Opmaak & publicatie rapport fietspaden	2-jaarlijks
Agentschap Wegen en Verkeer	Uitwerken en implementeren van een opvolgingssysteem: Pavement Management System (PMS) voor het uitvoeren van structureel onderhoud op de autosnelwegen	2017