

RFB POSITION PAPER

De wijze waarop het wegenpatrimonium (wegen, kunstwerken en hun uitrusting) wordt gepland, ontwikkeld, gebouwd en onderhouden, is onthullend voor de houding van een land ten opzichte van de levenskwaliteit van haar burgers.

De burger beschouwt mobiliteit als de fundamentele uitdrukking van zijn individuele vrijheid. Deze vraag naar mobiliteit veroorzaakt spijtig genoeg belangrijke maatschappelijke uitdagingen op het vlak van veiligheid, opstoppingen en impact op het leefmilieu.

Het Belgische wegennet neemt 75,7 % van het goederentransport en 93,1 % van het transport van personen³ voor haar rekening. Haar goede werking is dus een sleutelfactor van economische welvaart en competitiviteit. Zelfs met een sterke ontwikkeling van andere transportmiddelen en met een gemiddelde evolutie van het BBP⁴ van 1,9 %, dan nog zal de vraag naar het wegentransport een belangrijke stijging vertonen tussen nu en 2025, zoals bevestigd door de Europese Commissie (CE, Witboek).

Het antwoord op deze uitdagingen beperkt zich niet tot de bouw van nieuwe infrastructuur. De nadruk dient ook gelegd te worden op een zo optimaal mogelijk gebruik van het bestaande wegennet, wat de beheerder van het wegennet voor nieuwe verantwoordelijkheden stelt.

Maar eerst en vooral gaat het om visie. Een globale visie en een aanhoudende politieke wil moeten een ambitieuze en coherente strategie genereren op lange termijn, dus zonder de onhoudbare termijnen onder het dictaat van de verkiezingskalender.

Natuurlijk moet deze politieke wil gepaard gaan met passende budgetten, Bovendien dient deze regelmatige en onafhankelijke evaluaties te ondergaan. Tenslotte moet de politieke wil respect vertonen voor normen, principes en gebruiken.



Road Federation Belgium heeft verschillende prioritaire domeinen geïdentificeerd waarop haar inspanningen zullen worden gefocust in de komende maanden en jaren. De acht hoofdstukken van deze 'position paper' geven het standpunt en de wensen weer van RFB.

¹ Andere middelen:

- Goederentransport, in gepresteerde ton-kilometer, cijfers 2005: spoorwegen 11,7%, waterwegen 12,6%.
- Personentransport, cijfers 2003: spoorwegen 6,9% = tram, bus, metro, trein.

Bronnen: Statbel, Europese Commissie, ERF. De bibliografische verwijzingen zijn vermeld op het einde van dit artikel.

²Afkortingen en letterwoorden worden verklaard op het einde van dit artikel.

1. De uitdaging van wegoptoppingen

De verslechtering van de mobiliteit is een belangrijke inzet geworden voor de gezondheid en het welzijn van de burgers, evenals voor het prestatievermogen van de economische spelers. Drie essentiële bestanddelen van het dagelijks leven - woonvorm, werk en transport - bundelen hun evoluties en leiden tot deze kritische situatie.

Sinds de jaren '60, ondanks de in theorie in het werk gestelde ruimtelijke ordening, hebben Staat en verkozenen de zich als een olievlek verspreidende stad niet kunnen, of niet willen, beheersen. De oorzaak van deze verspreiding is voor een groot deel te wijten aan de centrifugale invloed van de stijging van de vastgoedsector, die meer en meer gezinscategorieën verder en verder wegduwt. Ook de bedrijven worden hierdoor getroffen en vestigen zich in de brede omtrek van de stad. Tot slot van rekening is een grotere afstand van het woon-werkverkeer een essentieel kenmerk geworden van het beroepsleven. Tegelijkertijd hebben een aantal maatschappelijke ontwikkelingen - het opduiken van éénoudergezinnen, de veralgemening van de werkende vrouw, de verdere evolutie van gemotoriseerde gezinnen, de toename van het vrijetijdsverkeer, het ongebonden karakter van een meer talrijke en nog mobiele oudere bevolking... - de vraag naar verplaatsing, en dus de autodichtheid versterkt.

De wagen is "de grote winnaar" van deze omwenteling. Het openbaar vervoer heeft deze ommekeer immers niet kunnen opvangen. Een onvoldoende en onaangepaste infrastructuur doet de dikwijls verplichte toevlucht op de auto, welke al veroorzaakt werd door de verspreiding van de woonvorm, enkel toenemen: het gebruik van de wagen - dikwijls twee, zelfs 3 per gezin - wordt nagenoeg systematisch om te gaan werken of om zijn boodschappen te doen. Het resultaat is een gecumuleerd fenomeen; men maakt meer en meer gebruik van de wagen en dit voor langere verplaatsingen.⁵

Iedereen stelt een dubbel fenomeen vast, dat sinds tientallen jaren plaatsvindt en dat nog lang niet aan een keerpunt toe is:

- *de toename van het wagenpark,*
- *de verlenging van verplaatsingen.*

³ Langer in afstand en, waarschijnlijk, in tijd. De op de Belgische wegen afgelegde afstanden zijn verdubbeld tussen 1980 en 2004. De laatste jaren neemt deze trend echter af.

II. Ontwikkeling van het wegennet

Zonder hoog presterend transportnetwerk, bestaat er geen competitieve economie. De ontwikkeling en de werking van dit netwerk dient een logica te volgen van socio-economische doelmatigheid en dient de verplichtingen van een duurzame ontwikkeling te integreren. Vandaag wordt het netwerk echter nog steeds geconfronteerd met een sterke maar onevenwichtige toename van het verkeer en de transportinfrastructuur blijft nog steeds in een toestand van onderfinanciering, bij gebrek aan toereikende financiële middelen.

In een recent rapport van de OESO hebben 39 van de bevroegde landen (waaronder België) geantwoord dat het **gebrek aan politieke wil** en het **gebrek aan investeringen in wegeninfrastructuur** twee sleutelproblemen vormen waarmee zij worden geconfronteerd op het vlak van verkeersveiligheid (*OECD/CEMT Joint Research Center*).

Drie types investeringen moeten gelijktijdig bestaan:

- de toename van de capaciteit, bestemd om de betrouwbaarheid van het tijdstraject en de toegankelijkheid van economische centra te verbeteren. Voorbeeld: het aanleggen van 3 rijstroken voor verschillende autosnelwegen;
- de voltooiing van de 'missing links' en van de verkeerswegen om een stad (laatstgenoemden zijn bestemd om het transitverkeer uit de steden te houden) (*Roegies*);
- de kwalitatieve aanleg, waarbij het uiteindelijk doel niet een toename van het aanbod is, maar wel een verbetering van de wegeninfrastructuur aan constante capaciteit, evenals de veiligheid van alle weggebruikers.

De uitvoering van de 'missing links' lijkt ons prioritair, want evident: de continuïteit van het wegennet dringt zich sterk op. Voltooien of vervolmaken, omringen, verbinden, ontsluiten, daar gaat het over. Brussel heeft dringende nood aan de voltooiing van de Zuidring, evenals een Grootring die quasi unaniem wordt opgeëist (en waarvan slechts enkele verbindingen ontbreken), terwijl ook andere steden hun ontlastingsroutes eisen.

Voor RFB moeten de 'missing links' dringend "real links" worden, o.a. de Ring van Brussel. Bovendien moet de capaciteit van sommige verkeersassen opgevoerd worden en moet de bestaande infrastructuur aangepast en beveiligd worden.

III. Onevenwichtige opbrengsten, investeringen en subsidies

Opbrengsten

De verantwoordelijke politici moeten de weg inslaan van het preventief wegenonderhoud. Om voorspelbare rampen te vermijden, dient men een beter aandeel te nemen van de taksen van de automobilisten (taksen op voertuigen en brandstoffen, inschrijving van voertuigen) en moeten de beschikbare fondsen op verantwoorde wijze worden beheerd.

De weggebruikers betalen enorme bedragen aan de verschillende regeringen en administraties (federale regering, gewestelijke regering, gemeenten): in 2004 liepen deze in België op tot 11,8 miljard euro (cf. tabel). De weggebruiker heeft het recht om zijn belegging te zien geïnvesteerd in betrouwbare, doeltreffende en comfortabele wegeninfrastructuur.

<i>Type opbrengst</i>	<i>Totaal</i>
Accijnzen & taksen op brandstoffen	5.441
Wegentaks	1.433
BTW (op voertuigen, verzekeringen, accessoires)	4.603
Boetes (2005)	280
Tol (2005)	46
Totaal	11.803
Figuur 1: opbrengsten uit wegen in België (gebruik van het wegennet + bezit en gebruik van een voertuig)* (2004, in miljoen EUR)	
* opbrengsten uit parkings, rechtstreeks of via concessie, zijn niet inbegrepen.	

Bronnen: ACEA, ASECAP, ERF, Crals & Matthijs

Daarboven moeten wij de inkomsten van de zogenaamde CO2-taks bijvoegen.

Investeringen en subsidies

Openbare investeringen in transportinfrastructuur in de Europese Unie evolueerde van 1,5 % van het BBP in de jaren '80 tot 1 % in 2004. In België worden de bruto investeringen, enkel in de wegeninfrastructuur van de drie Gewesten (investeringen en onderhoud) geschat op 826 miljoen €, deze van de lokale besturen op iets meer dan 400 miljoen €. Dus een gemiddelde van 0,41 % van het BBP (2005).

Daarentegen, de dotaties voor openbare vervoersmaatschappijen liepen in 2005 op tot respectievelijk 2.756 miljoen € (NMBS), 514,2 miljoen € (MIVB) en 751,3 miljoen € (De Lijn). (Crals & Matthijs).

Voor elke publieke euro die wordt geïnvesteerd in het wegennet, ontvangt het spoorwegennet dus 3,3 euro.

De subsidies en transfers toegekend aan het openbaar vervoer van personen vertonen een quasi constante stijging. Een studie vergelijkt de subsidies toegewezen aan het openbaar vervoer in verschillende landen, waaronder België:

	toegewezen aan het vervoer via spoor	Toegewezen aan het lokaal vervoer
België	32	131
Denemarken	23	104
Finland	15	0
Frankrijk	24	47
Nederland	15	61
Verenigd Koninkrijk	4	38
Figuur 2: openbare subsidies (2004, in eurocents/km/passagier)		

Bron: Mac Kinsey

Het openbaar vervoer wordt gratis ter beschikking gesteld van bepaalde categorieën burgers (in heel het land), soms volgens bepaalde uur- of leeftijdsgebonden voorwaarden. Wat is de reële kost voor alle belastingplichtigen van deze politieke maatregelen?

RFB is van mening dat, in acht genomen de ontoereikendheid van de investeringen in wegeninfrastructuur, de belangrijke opbrengsten afkomstig van de weg en diens gebruikers, moeten dienen voor het wegennet, zonder afbreuk te doen aan het principe van niet-toekenning van belastingen.

IV. Onderhoud en beheer

Gelukkig is België een land van uitwisseling en een transitland. En hieruit dient België zoveel mogelijk toegevoegde waarde te putten. Op het vlak van wegeninfrastructuur wegen de nadelen echter bijzonder zwaar. De actie van de openbare besturen moet worden toegespitst op de beheersing van deze nadelen, in de eerste plaats de beschadiging van het wegdek en in het bijzonder de problematiek van scheurvorming door vermoeiing (wat evolueert naar netscheurvorming en naar het zich losrukken van het wegdek), maar ook van langsvorming (spoorvorming), van verzakking van het wegdek en van onvoldoende stroefheid.

Het behoud van het bestaande wegenpatrimonium is een financiële inzet, maar ook de duurzaamheid en de veiligheid staan op het spel. De doelgerichtheid van het onderhoud van het wegennet kan uit vier taken bestaan:

- het behoud van het wegenpatrimonium,
- op constante wijze de duurzaamheid van het wegennet verzekeren,
- de verkeersveiligheid waarborgen,
- aan de gebruikers aangepaste diensten aanbieden afgestemd op hun behoeften.

Om een wegennet in goede staat te houden, stellen verschillende internationale organisaties een jaarlijks onderhoudsbudget voorop dat overeenstemt met 1,5 tot zelfs 2% van haar patrimoniale waarde. In België situeert de waarde van het onderhoudsbudget zich sinds tientallen jaren ver onder de 1%. Het Waals Ministerie van Uitrusting en Transport (Ministère wallon de l'Équipement et des Transports - MET) publiceert haar cijfers: over een periode van vier jaar (1998-2001) was het gemiddelde gelijk aan 0,65%.

Het onderhoudsdeficit van het Belgisch wegennet is verontrustend. Niet enkel de duurzaamheid ervan staat op de helling, ook de veiligheid van de gebruikers is in gevaar. De staat van het wegennet is regelmatig het voorwerp van maatregelen en inspecties door de beheerders en de Gewesten hebben kwaliteitsindexen ontwikkeld, o.a. voor wegdekken (*Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw*). Zo vertoont de evaluatie in Vlaanderen van 1993 tot 2005 (*Heleven*) een globale aantasting van de kenmerken van wegdekken van primaire en secundaire wegen; de studie stelt dat, indien het Vlaams autowegennet globaal niet verslechtert, dan is dit te danken aan oppervlakkige behandelingen van het wegdek (vooral van wegen aangetast door spoorvorming), terwijl er weinig structurele behandelingen worden uitgevoerd.

De Waalse globale indicatoren vertonen een kritische evolutie van de staat van kunstwerken (bruggen, viaducten).

	2003	2004	2005
Groep A: aantal kunstwerken met zeer ernstige, gevaarlijke gebreken, absoluut prioritair te herstellen	33	37	44
Groep B: aantal kunstwerken met ernstige en evolutieve gebreken, te herstellen op korte termijn	101	109	113
Groep C: aantal kunstwerken met gebreken, te herstellen op middellange termijn	119	134	143

Figuur 3: staat van de kunstwerken in Wallonië

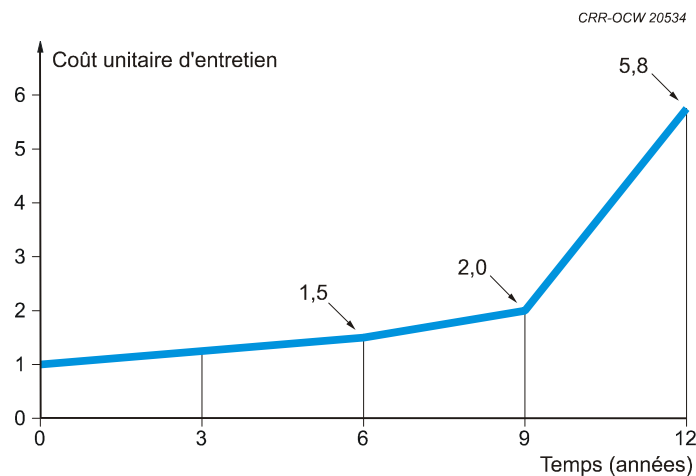
Bron: MET, rapports d'activités

Een efficiënt onderhoud is een doorslaggevend element voor de duurzaamheid van het wegennet en het behoud van een goede dienstverlening voor de gebruikers. Dit houdt verschillende activiteiten in:

- Regelmatig en preventief onderhoud, winterberijdbaarheid:
 - regelmatig onderhoud: behoud van een optimaal veiligheidsniveau van het wegennet, de bruikbaarheid en het behoud ervan,
 - preventief onderhoud: behoud van de kwaliteit van de wegen, o.a. hun behoud buiten vries door regelmatige interventies (voorbeeld: oppervlakkige wegdekken) en om hinder te beperken (sanering, geluid); dit ter behoud van het patrimonium en om zware en duurdere herstellingen achteraf te voorkomen.
- Renovatie, versterkingen, herstellingen:
 - De finaliteit is om het herstel van het wegenpatrimonium conform de veiligheidseisen of conform de evolutie van het gebruik ervan.
- Verbetering van de veiligheid.

In eerste instantie kan het uitstellen van onderhoudskosten de indruk geven van een budgettaire opbrengst. Op termijn echter veroorzaakt deze handelwijze een exponentiële verhoging van de kosten: beschadigde wegen zullen immers binnen enkele jaren moeten worden hersteld aan een sterk verhoogde kost. Om nog niet te spreken over de rampzalige verslechtering van de dienstverlening voor de gebruiker (veiligheid, comfort) (*Debauche*). En dit betreft zowel de weg zelf als alle uitrusting die er deel van uitmaakt (signalisatie, wegmarkeringen, vangrails, verlichting).

Een slecht onderhouden wegennet is duur voor de gemeenschap!



Figuur 4: curve van de onderhoudskost van een weg

Bron : Algemeen verslag, XXIe Internationaal wegencongres, Kuala Lumpur, 1999. Grafiek OCW

Economische impact van de wegenbouw

Het wegtransport vertegenwoordigt in Europa meer dan 9% van de tewerkstelling en 20% van het BBP (UE25).

Ook wegenbouwactiviteiten genereren economische groei. Er wordt geschat dat wegenbouw en wegenonderhoud 3,2 miljoen rechtstreekse banen doet ontstaan in Europa (UE15)⁸. In België worden 30.186 personen door de bedrijven tewerkgesteld in de sector van de burgerlijke bouwkunde⁹. Natuurlijk moet hierbij ook het personeel van de openbare sector dat instaat voor het ontwerp, de opvolging en het onderhoud van de wegen worden bijgeteld.

Voor RFB moet het jaarlijkse onderhoudsbudget van het wegennet gedurende meerdere jaren worden opgedreven tot op 2% van de patrimoniale waarde ervan, en daarna worden gehandhaafd op meer dan 1,5%.

Het economische belang van de kostenbesparingen welke door een tijdig en regelmatig onderhoud kunnen gerealiseerd worden, dient eindelijk erkend en gewaardeerd te worden.

Bovendien onderstreept RFB nogmaals dat het wegtransport en wegenbouw een belangrijke economische factor vormen voor ons land.

⁴ 2003 (ERF)

⁵ 2004 (Belgische Federatie van Aannemers van Wegenwerken)

V. Hinder en last veroorzaakt door wegenwerken

Wegenwerken gaan steeds gepaard met een bepaalde hinder, zowel voor de gebruikers als voor de bewoners. De maatschappij moet echter bewust worden, zowel van hun noodzaak als van de onvermijdelijke last die ermee gepaard gaat.

Nochtans moeten een aantal maatregelen worden genomen om deze hinder en last op een laag en aanvaardbaar niveau te brengen. Verschillende middelen zijn hiervoor ter beschikking van de beheerders en aannemers:

- **Werken uitvoeren tijdens de kalmere periodes** van het jaar en van de dag. Het sociaal aspect van de tijdens de vakantie of de nacht gemobiliseerde werknemers mag echter niet worden verwaarloosd. Daarbovenop kan nachtwerk de kwaliteit van de uitvoering negatief beïnvloeden. Deze keuzes moeten bijgevolg voorbehouden zijn voor belangrijke werven die uitgevoerd worden op sterk bereiden wegenassen, waarvoor weinig of geen alternatieven bestaan;
- **Uiterst zorgvuldig omgaan met de onderlinge afstemming van de werken** tussen verschillende bestuurslichamen en tussen verschillende bouwheren. Overleg tussen gemeenten, provincies, gewesten, instellingen van openbaar nut, enz. is dus een absolute must. Zo zou moeten worden vermeden dat teveel wegenwerken tegelijkertijd plaatsvinden in een zelfde streek of dat dezelfde plaats jaar na jaar opeenvolgende werken ondergaat, die eigenlijk hadden kunnen worden gecombineerd.
- **Aangepaste maatregelen treffen op het vlak van inrichting en signalisatie** ter bevordering van het vlot verkeer.

Bovendien moet elke maatregel het voorwerp uitmaken van eenduidige en doeltreffende communicatie t.o.v. alle belanghebbende partijen: het publiek, andere niveaus van bestuur, opdrachtnemers, de industrie, handelaars, gemeenten, enz.

De gigantische reeks maatregelen die werden uitgevoerd tijdens het structureel onderhoud van de Antwerpse Ring en de communicatiecampagnes er omheen hebben aangetoond dat uiterst complexe en omvangrijke wegenwerken konden worden gerealiseerd op een sociaal aanvaardbare wijze.

Een ander voorbeeld: de Coördinatiecommissie van de werven, opgericht door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, brengt veel verbeteringen aan het algemeen beheer van werven, in het verdelen van de taken en de verantwoordelijkheden en op het vlak van maatregelen om de mobiliteit te behouden.

RFB is van mening dat dankzij een goede organisatie van de wegenwerken en een optimale communicatie met de gebruikers en de bewoners de hinder en last sterk kunnen beperkt worden.

VI. Kwaliteit van de wegverhardingen

Kwaliteitsvolle wegdekken worden gekenmerkt door hun duurzame structuur, hun betrouwbaar en comfortabel rijoppervlak en ze vergen bovendien slechts weinig onderhoud.

Maar zulk resultaat kan slechts worden bereikt via weloverwogen projecten die professioneel worden uitgevoerd. Volgende elementen spelen hierbij een belangrijke rol en verdienen dus bijzondere aandacht:

- het systeem van aanbestedingen, waarbij de prijs niet steeds de enige bepalende factor zou mogen zijn voor de toewijzing van het project, maar waarbij ervaring, referenties, de organisatie en het bestaan van een kwaliteitsplan ook als selectie- of toewijzingscriteria zouden moeten worden geïntegreerd;
- de ervaring en de vakbekwaamheid van de projectontwikkelaar;
- het gebruik van gecertificeerd materiaal (CE-BENOR-COPRO-...markering);
- de kennis en de kwalitatieve organisatie van de aannemer, op alle niveaus van de onderneming;
- ernstige controle en kwaliteitsgarantie, zowel vanwege de bouwheer als vanwege de aannemer;
- regelmatige bewaking van de werken, uitgevoerd door gekwalificeerd personeel van de bouwheer, alsook door externe organismen;
- constructieve samenwerking tussen bouwheer en aannemer.

Maar nieuwe wegen behouden slechts een aanvaardbare kwaliteit indien ze ernstig worden onderhouden en reparaties tijdig worden uitgevoerd. Deze onderhouds- en reparatiewerken mogen niet worden herleid tot opgelapte wegen, maar moeten eerder verlenging van de levensduur nastreven. Langetermijnvisie draagt bij tot de kwaliteit van het wegdek, zowel bij de aanleg als bij het onderhoud. Temeer deze aanpak ook de levenscyclus van de structuur van de weg bevordert, zoals reeds vermeld in het hoofdstuk "Onderhoud en exploitatie".

De evolutie van wegtechnologie en opleiding kan, volgens RFB, garant staan voor het bouwen van duurzame, comfortabele en veilige wegen.

VII. Veiligheid

Op het vlak van verkeersveiligheid richt het beleid zich prioritair - en met gegronde redenen - naar de houding van de weggebruikers, zowel via voorlichting als preventie of repressie. Men moet zich echter bewust zijn dat voorlichting vooral op lange termijn resultaten levert en preventie hoofdzakelijk kortstondig scoort; rest dus nog het repressief optreden om op korte termijn efficiënt te handelen.

Maar verbeteringen aan de infrastructuur van het wegennet kunnen ook bijdragen om de frequentie en de ernst van verkeersongevallen te beperken. Om de ambitieuze doelstellingen te halen van de vermindering van het aantal doden op onze wegen is een systematische aanpak onvermijdelijk. Het Europees actieprogramma voor de verkeersveiligheid bevat meerder belangrijke actiedomeinen, waaronder de verbetering van de infrastructuur van het wegennet.

Verschillende Belgische initiatieven gaan trouwens in de goede richting, bijvoorbeeld:

- de invoering van systemen om knelpunten en risicotrajecten uit te schakelen,
- herinrichtingen en uitrusting die snelheidsvermindering bevorderen (o.a. in de nabijheid van scholen) of de aanleg van fietspaden¹⁰,
- of ook de stijgende toevlucht tot informatie- en communicatietechnologieën, zowel in het voertuig als inzet bij de infrastructuur.

Maar het kan beter en andere middelen moeten in aanmerking worden genomen. De louter curatieve inzet, namelijk a posteriori maatregelen treffen om risicosituaties uit te schakelen, moeten bestaan samen met preventieve maatregelen die vermijden dat ongevallen plaatsvinden.

Deze preventie is gebaseerd op verschillende leidende principes:

- *functionaliteit*: elke weg moet beantwoorden aan een welbepaalde functie,
- *homogeniteit*: conflicten moeten worden vermeden tussen weggebruikers gekenmerkt door hun sterke verschillen op het vlak van snelheid, bestemming of massa,
- *herkenning*: het wegverloop en het wegbeeld moeten door alle gebruikers gemakkelijk kunnen worden herkend en op natuurlijke wijze de door de ontwikkelaar gewenste houding teweegbrengen,
- *capaciteit tot kwijtschelding*: indien deze drie eerste principes niet alle fouten van de weggebruikers kunnen vermijden, dan moet men hier het principe van kwijtschelding toevoegen: andermans fouten anticiperen en gevaarlijke objecten langs de weg weghalen of afschermen (bvb. bomen, palen).

Verder moet men ook tot een betere kennis komen van de relatie tussen de kenmerken van de wegen en het ongevalrisico.

- nieuwe diagnosesystemen ontwerpen voor de veiligheid op het vlak van het uitstippelen van routes (meetkunde, vaste wegligging van het wegdek, leefmilieu...);
- het onderzoek steunen van de visuele perceptie van de wegomgeving door de bestuurder en nieuwe methodes en systemen ontwerpen voor de evaluatie van de onderhoudskwaliteit van de infrastructuur op het vlak van zichtbaarheid.

Men moet de praktijk van veiligheidsinspecties van het wegennet en van veiligheidsaudits op nieuwe wegenprojecten systematiseren.

RFB stelt dat verkeersveiligheid één van de eerste doelstellingen moet zijn van de wegenadministraties en dat deze bezorgdheid moet worden aangetoond met aangepaste budgetten en acties.

⁶ Zoals gesuggereerd door gidsen en vademecums gepubliceerd door organismen zoals OCW of BIVV.

VIII. *Intelligente transportsystemen*

Ook al waren de acties van de regering op het vlak van verkeersveiligheid vooral gericht op de houding van de bestuurders en het respect van de wegcode, toch blijven de thema's gekoppeld aan mobiliteit of aan weginfrastructuur ook prioritair. Voor "intelligente transportsystemen" (ITS), die beroep doen op informatie- en communicatietechnologieën (ICT), bestaan meerdere afzetmarkten in verschillende domeinen: het voertuig, het transportbeheer, het verkeersbeleid, de controle en bewaking van verkeersregels, de informatie voor reizigers en weggebruikers.

De voordelen van ITS spreken voor zich. Zij bieden de mogelijkheid om het aantal ernstige ongevallen zeer sterk te beperken. Zij zorgen voor meer veilige infrastructuur en voertuigen, meer comfortabele reizen en meer efficiënt transport. Zij laten een beter beheer van het verkeer toe en bieden aan de verantwoordelijke politici, dankzij een meer optimaal gebruik van de bestaande infrastructuur, een oplossing ter vervanging van nieuwe wegebouw.

Maar de actieradius van uitsluitend ITS is redelijk beperkt. Het is enkel indien zij gecombineerd worden met andere acties die gericht zijn naar voorlichting, infrastructuur en repressie, dat we kunnen hopen op een sterk verhoogde verkeersveiligheid. (*Jacobs*)

RFB waardeert en neemt akte van de belangrijke middelen die worden besteed aan de ontwikkeling van intelligente transportsystemen.

Er dient te worden onderstreept dat we enkel met tijdige en gecoördineerde acties erin zullen slagen om de uitdagingen aan te gaan die de weg van de toekomst ons voorlegt. Dit kan door middel van innovatieve technologieën mits afstemming op beproefde constructiemethodes.

Het standpunt van RFB

Tot slot wil Road Federation Belgium kort de verschillende punten herhalen waarop haar acties op middellange termijn zullen worden gericht.

Iedereen stelt een dubbel fenomeen vast, dat sinds tientallen jaren plaatsvindt en dat nog lang niet aan een keerpunt toe is:

- de toename van het wagenpark,
- de verlenging van verplaatsingen.

Voor RFB moeten de 'missing links' dringend "real links" worden, o.a. de Ring van Brussel. Bovendien moet de capaciteit van sommige verkeersassen opgevoerd worden en moet de bestaande infrastructuur aangepast en beveiligd worden.

RFB is van mening dat, in acht genomen de ontoereikendheid van de investeringen in weginfrastructuur, de belangrijke opbrengsten afkomstig van de weg en diens gebruikers, moeten dienen voor het wegennet, zonder afbreuk te doen aan het principe van niet-toekenning van belastingen.

Voor RFB moet het jaarlijkse onderhoudsbudget van het wegennet gedurende meerdere jaren worden opgedreven tot op 2% van de patrimoniale waarde ervan, en daarna worden gehandhaafd op meer dan 1,5%.

Het economische belang van de kostenbesparingen welke door een tijdig en regelmatig onderhoud kunnen gerealiseerd worden, dient eindelijk erkend en gewaardeerd te worden.

Bovendien onderstreept RFB nogmaals dat het wegtransport en wegebouw een belangrijke economische factor vormen voor ons land.

RFB is van mening dat dankzij een goede organisatie van de wegenwerken en een optimale communicatie met de gebruikers en de bewoners de hinder en last sterk kunnen beperkt worden.

De evolutie van wegtechnologie en opleiding kan, volgens RFB, garant staan voor het bouwen van duurzame, comfortabele en veilige wegen.

RFB stelt dat verkeersveiligheid één van de eerste doelstellingen moet zijn van de wegenadministraties en dat deze bezorgdheid moet worden aangetoond met aangepaste budgetten en acties.

RFB waardeert en neemt akte van de belangrijke middelen die worden besteed aan de ontwikkeling van intelligente transportsystemen.

Er dient te worden onderstreept dat we enkel met tijdige en gecoördineerde acties erin zullen slagen om de uitdagingen aan te gaan die de weg van de toekomst ons voorlegt. Dit kan door middel van innovatieve technologieën mits afstemming op beproefde constructiemethodes.

Referenties

VERENIGING VAN DE EUROPESE AUTOMOBIELCONSTRUCTEURS (ACEA): *Economic Report*, 11/2006.

OPZOEKINGSCENTRUM VOOR DE WEGENBOUW: *Handleiding voor de keuze van de asfaltverharding bij het ontwerp of onderhoud van wegconstructies*, R78/06, 2006.

EUROPESE COMMISSIE: *Witboek: Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen*, COM(2001) 370, 5/2001.

CRALS Dr. Evy (Uhasselt) & MATTHIJS Prof. Dr. Herman (VUB) : *Geldstromen en verkeersstromen in het privaat- en openbaar vervoer*, 2006.

DEBAUCHE Wanda (Opzoekingscentrum voor de wegenbouw) : *De weg, hefboom van mobiliteit en de economie*, 2000.

EUROPEAN UNION ROAD FEDERATION (ERF): *European Road Statistics 2006*.

BELGISCHE FEDERATIE VAN AANNEMERS VAN WEGENWERKEN v.z.w. (BFAW): *Activiteitenverslag 2005-2006*.

HELEVEN Lucien (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap): *Toestand van het wegennet*, Agentschap Infrastructuur, 31.10.2006.

JACOBS René (Opzoekingscentrum voor de wegenbouw): *De intelligente transportsystemen*, 2006.

MAC KINSEY : *Achieving sustainable reductions in public spending through breakthrough performance improvements*, 2005, p. 19.

MINISTÈRE WALLON DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS (MET), Direction générale des Autoroutes et des Routes : *Plan stratégique Horizon 2004. Indicateurs de performance 2003*, 12/2003.

MINISTÈRE WALLON DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS (MET), Direction générale des Autoroutes et des Routes : *Rapports d'activités, années 2003-2004-2005*.

OECD/ECMT JOINT TRANSPORT RESEARCH CENTER : *Achieving ambitious road safety targets. Country reports on road safety performance*, 7/2006.

ROAD FEDERATION BELGIUM (RFB): site www.rfbelgium.be.

ROEGIES Marc (RFB): *Mobiliteit rond Brussel: een nieuwe visie*, Belgisch wegencongres, 9/2005.

ROEGIES Marc (RFB): *De ontbrekende schakels ('missing links') van en naar Brussel*, Rail Meets Road, 1/2006.

FOD ECONOMIE, KMO, MIDDENSTAND EN ENERGIE: site www.statbel.fgov.be

Afkortingen en letterwoorden

ACEA	Vereniging van Europese Automobiëlconstructeurs
ASECAP	Association européenne des Concessionnaires d'Autoroutes et d'Ouvrages à péage
BENOR	Geregistreerd (eigendom van het Belgisch Instituut voor Normalisatie) vrijwillig kwaliteitsmerk
EC	Europese Commissie
CE	CE-markering: conformiteitsteken van een product aan de essentiële eisen (Europese richtlijn Bouwproducten)
CEMT	Conférence européenne des Ministres des transports
COPRO	Onpartijdige instelling voor de controle van de bouwproducten
OCW	Opzoekingscentrum voor de wegenbouw
ERF	European Union Road Federation
BFAW	Belgische Federatie van Aannemers van Wegenwerken
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
ITS	Intelligente transportsystemen
MET	Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (= OECD)
BBP	Bruto binnenlands product
KMO	Kleine en middelgrote ondernemingen
RFB	Road Federation Belgium
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (heden « holding NMBS »)
FOD	Federale Overheidsdienst Mobiliteit
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
ICT	Informatie- en communicatietechnologie
BTW	Belasting op de toegevoegde waarde
UE15	15 landen van de Europese Unie (tussen 1995 en 1 mei 2004)
UE25	25 landen van de Europese Unie (tussen 2004 en 1 januari 2007)
VUB	Vlaamse Universiteit Brussel