



Toestand van het wegennet

Gewestwegen Oost- en West-Vlaanderen:
metingen van 2020.

Inhoudstafel

0.	Inleiding.....	5
1.	Algemeen.....	6
1.1.	Wegennet	6
1.2.	Metingen en kwaliteitsklassen	6
1.3.	Meetprogramma	6
2.1.	Principes voor de functionele kwaliteitsbeoordeling.....	7
2.1.1.	Kwaliteitsindeling	7
2.1.2.	Veiligheid en Structuur	7
2.1.3.	Stroefheid	8
2.1.4.	Spoorvorming.....	9
2.1.5.	Langsvlakheid.....	10
2.1.6.	Visuele inspectie.....	10
2.1.7.	Voorbeeld	11
2.1.8.	Overzicht van de beoordeling vanaf 2015	12
2.2.	Veiligheid.....	13
2.2.1.	Resultaten spoorvorming per provincie sinds 2001	13
2.2.2.	Resultaten stroefheid per provincie sinds 2001	14
2.2.3.	Resultaten veiligheid (spoorvorming en stroefheid) per provincie sinds 2001	15
2.3.	Structuur.....	16
2.3.1.	Resultaten visuele inspectie per provincie sinds 2001	16
2.3.2.	Resultaten vlakheid per provincie sinds 2001	18
2.3.3.	Resultaten structuur (visuele inspectie en vlakheid) per provincie sinds 2001	19
2.4.	Globale beoordeling (structuur en veiligheid).....	20
2.4.1.	Resultaten globale beoordeling per provincie sinds 2001	20
2.5.1.	Overzicht van Oost-Vlaanderen 2020.....	21
2.5.2.	Overzicht van West-Vlaanderen 2020	22
2.6.	Het optimale kwaliteitsniveau	23
3.	Vervangwaarde van het Gewestwegennet	24
4.	Onderhoudsbepalingen - Algemeen.....	26
4.1.	Bepalingen	26
4.2.	Berekeningswijze.....	26

5. Onderhoudsbehoeften - Beoordeling volgens drempelwaarden	29
5.1. Onderhoudsachterstand	29
5.1.1. Onderhoudsachterstand Oost-Vlaanderen	29
5.1.2. Onderhoudsachterstand West-Vlaanderen	30
5.1.3. Samenvattende verdeling onderhoudsachterstand	31
5.2. Normale onderhoudsbehoeften voor de komende 3 jaar	32
5.2.1. Normale onderhoudsbehoeften Oost-Vlaanderen	32
5.2.2. Normale onderhoudsbehoeften West-Vlaanderen	33
5.2.4. Samenvattende verdeling normale behoefte	34
6. Besluit	35
Bijlage A: Onderhoudsachterstand 2020 per provincie	36
Bijlage B: Normale onderhoudsbehoeften 2020 per provincie	37
Bijlage C: Beschrijving van de meettoestellen	38
C.1 De ARAN	38
C.2 De SKM	41
C.3 De Griptester	42
Bijlage D: Enkele begrippen	43
D.1 Vlakheid	43
D.2 Stroefheid	45

Toestand van het Vlaamse Gewestwegennet

Systematische Metingen van 2020

0. Inleiding

In het kader van het project Rationeel Wegenonderhoud in Vlaanderen wordt het resultaat van de systematische metingen op de gewestwegen van 2020 samengevat.

In eerste instantie is het de bedoeling via dit document de provinciale wegenafdelingen toe te laten, in het kader van de behoefteanalyse, een globaal zicht te krijgen op de toestand van het gewestwegennet.

De volgende parameters worden systematisch opgemeten:

- stroefheid
- spoorvorming (asfaltwegen)
- trapvorming (betonwegen)
- vlakheid
- beschadigingsgraad (scheuren, punch-outs, randschade, enz.)

De metingen gebeuren in de regel op de meest belaste rijstrook, de rechtse rijstrook.

Bij de globale beoordeling is het per definitie de slechtste van de gemeten parameters die bepalend is. Wanneer één van deze parameters onder de vastgelegde interventiedrempel ligt dan wordt het wegvak als onvoldoende beschouwd.

Het is duidelijk dat de verzamelde gegevens een aanduiding geven van de toestand voor de verschillende parameters, maar dat een uitgebreider onderzoek ter plaatse en het nemen van proeven nodig zijn om de toestand beter en juister in te schatten en om de optimale oplossingen voor te stellen. De metingen geven immers geen inzicht over bv. het draagvermogen van de wegstructuren.

De dringendheid waarmee men moet ingrijpen, wordt uitgedrukt door de mate waarin een parameter onvoldoende is. Hierbij wordt eveneens een grotere prioriteit gegeven aan de deelaspecten stroefheid en spoorvorming, die samen de veiligheid beïnvloeden.

Het is dus de bedoeling dat, op basis van de beschikbare gegevens en een juiste interpretatie ervan, een degelijk onderzoek gebeurt om een gepaste herstellingsmethode voor te stellen.

1. Algemeen

1.1. Wegennet

Het wegennet beheerd door het Agentschap Wegen en Verkeer heeft een lengte van 6436 km, verdeeld als volgt:

997 km	Autosnelwegen en ringwegen van het autosnelwegtype (R0 - R8).
695 km 238 km 1.548 km = 2.481 km	Wegennet 1 (N001, N002, ... , N009 en de andere ringwegen) Wegennet 2 (N010, N020, ... , N090) Wegennet 3 (N011, ... , N021, ... , N099) Wegennetten 1, 2 en 3 samen (N001 - N099) en de gewone ringwegen.
2.958 km	Wegennet 4 (de wegnummers vanaf N100 - N799).

Deze km's worden regelmatig aangepast aan de reële situatie.

1.2. Metingen en kwaliteitsklassen

Sinds 1990 worden de metingen systematisch uitgevoerd op heel het Vlaamse wegennet voor de volgende **parameters**:

1. De beschadigingsgraad met de visuele inspectie (gemeten met de ARAN)
2. De stroefheid (gemeten met de SKM en de Griptester)
3. De spoorvorming en trapvorming (gemeten met de ARAN)
4. De langsvlakheid (gemeten met de ARAN)

Deze parameters worden, samen met de meting van het draagvermogen, internationaal erkend als kwaliteitsparameters in een beheerssysteem. De parameters worden omgezet in een index. Hiervoor wordt aan de beste waarde de index 100 toegekend en aan de slechtste waarde de index 0.

1.3. Meetprogramma

Het meetprogramma van de afdeling Wegenbouwkunde voorziet in het jaarlijks meten van de autosnelwegen en in het tweejaarlijks meten van de gewestwegen.

Voorheen werden de gewestwegen van net 1, 2 en 3 op de oneven jaren en de gewestwegen van net 4 op de even jaren gemeten. Vanaf meetjaar 2011 is het meetprogramma echter aangepast: nog steeds worden jaarlijks alle autosnelwegen opgemeten, maar nu worden op de oneven jaren de provincies Antwerpen, Vlaams-Brabant en Limburg volledig opgemeten, en op de even jaren de provincies Oost- en West-Vlaanderen.

2. Functionele beoordeling van de toestand van het wegennet

2.1. Principes voor de functionele kwaliteitsbeoordeling

2.1.1. Kwaliteitsindeling

De indexwaarden worden ingedeeld in 5 kwaliteitsklassen. Deze indeling heeft als voornaamste kenmerk dat de gehanteerde grenzen afhankelijk zijn van de parameter en het net waarop ze worden toegepast.

- A. ***Uitstekend*** (Index ≥ 70)
- B. ***Normaal*** ($60 \leq$ Index < 70)
- C. ***Behoorlijk*** (Binnen meer dan 3 jaar normaal onderhoud nodig)
- D. ***Matig*** (Binnen minder dan 3 jaar normaal onderhoud nodig)
- E. ***Onvoldoende*** (Index $<$ de interventiedrempel, dringend onderhoud nodig)

Wanneer een sectie onder de interventiedrempel ligt en dus onvoldoende scoort, moet men ingrijpen. Voor de parameters, die met de veiligheid te maken hebben, moet men vlugger ingrijpen dan voor de parameters i.v.m. de structurele integriteit.

2.1.2. Veiligheid en Structuur

Om een betere benadering te brengen, worden de problemen met de veiligheid en met de structuur eerst afzonderlijk behandeld en later samengevoegd.

De **veiligheid** van een wegverharding wordt beoordeeld op basis van de stroefheid en de spoorvorming. De interventiedrempel is 40.

De **structuur** wordt beoordeeld op basis van de vlakheid en de visuele inspectie (beschadigingsgraad). De interventiegrenzen worden hierbij aangepast aan de categorie van de weg. Ze worden verhoogd (strenger) voor de autosnelwegen, blijven ongewijzigd voor de wegen van net 1,2 en 3 en ze worden verlaagd (minder streng) voor de wegen van net 4. Deze interventiedrempels komen respectievelijk overeen met de indexwaarden 50, 40 en 30.

De **globale beoordeling** is gelijk aan de laagste van de 4 afzonderlijke beoordelingen.

Deze interventiedrempels worden verder gebruikt bij het **bepalen van de behoeften** voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand. De onderhoudsachterstand heeft betrekking op de wegvakken die zich op het moment van de meting onder de interventiedrempel bevonden en het meest prioritair zijn om aan te pakken. Omdat er een belangrijke periode loopt tussen het plannen van een werk en de uiteindelijke verwezenlijking ervan wordt hiervoor een **periode van 3 jaar** voorzien. Wegvakken waarvan men vermoedt dat ze binnen de 3 jaar in onvoldoende vervallen (die nu dus in klasse matig liggen) worden afzonderlijk behandeld. Deze behoeften worden beschouwd als normaal onderhoud.

2.1.3. Stroefheid

Voor het bepalen van de stroefheid wordt de dwarswrijvingscoëfficiënt (DWC) gemeten met de SKM en de Griptester (zie bijlagen C en D).

De formule voor het berekenen van de index was tot 2015 als volgt: $I = \frac{4}{3}(100 \times DWC - 10)$, met de voorwaarde dat I tussen 0 en 100 moet liggen. De interventiedrempel ligt op een DWC van 0,40 met I = 40.

De stroefheid komt met deze formule echter gemakkelijk in de zone “behoorlijk” te liggen terwijl ze in feite vaak hoger is dan de waarde die gevraagd wordt in het SB250 bij aanleg. Dit is niet logisch, bovendien is de stroefheid daardoor vaak de laagste parameter, hetgeen zich doorzet in de grafiek van de globale index.

Daarom is in 2014 besloten om de indexberekening realistischer te maken. Het uitgangspunt is dat een weg die voldoet aan de eisen van het SB250 (DWC = 0,48), een index 80 of meer mag krijgen. Wel moet de interventiedrempel (DWC = 0,40 met Index = 40) hetzelfde blijven als voordien.

De formule $I = 500(DWC - 0,32)$ voldoet hieraan. Dan krijg je onderstaande waarden:

Tabel 2.1 Klassenindeling voor de stroefheid

DWC-waarden	Index tot 2015	Index vanaf 2015
0,00	0	0
0,10	0	0
0,25	20	0
0,40	40	40
0,44	45	60
0,48	51	80
0,55	60	100
0,70	80	100
0,85	100	100
1,00	100	100

Ondertussen wordt rekening gehouden met het nieuwe SKM-toestel, waarbij waarde 0,50 overeenstemt met de oude SCRIM-waarde 0,48. Bij de indexberekening wordt met die conversie rekening gehouden.

Als gevolg van de nieuwe formule dienen de klassengrenzen te worden aangepast. Aangezien de definitie van "matig" overeenkomt met die secties waar de stroefheid binnen de 3 jaar slecht wordt, moet die bovengrens aangepast worden. Tot nu toe kwam "matig" overeen met de index 40-45. Voor een gemiddelde autosnelweg zou dat in theorie (rekening houdend met de evolutiewetten voor verhardingen) nu 40 - 52,5 moeten worden. Voor gewestwegen gaat die evolutie trager. Daarom worden de bovengrenzen van klasse matig nu gedefinieerd als:

Tabel 2.2 *Indexwaarde bovengrens klasse matig per net*

Wegennet	Index bovengrens matig
Autosnelwegen	55
Wegennet 1,2 en 3	50
Wegennet 4	45

Herstellen van de stroefheid

Hiervoor kan een oppervlaktebehandeling volstaan. Deze kan bestaan uit een bestrijking of een nieuwe toplaag. Voor beperkte zones, zoals in bochten, kan een mechanische opruiming (beitelen, spuiten onder hoge druk) van de toplaag een oplossing bieden.

2.1.4. Spoorvorming

Op basis van de beschikbare gegevens uit het verleden hebben we kunnen vaststellen dat de evolutie van de spoorvorming verschillend is voor de verschillende wegennetten. Dit heeft te maken met een grotere hoeveelheid zwaar verkeer op de autosnelwegen in vergelijking met de hoeveelheid zwaar verkeer op gewestwegen.

De interventiedrempel van de spoorvorming is 16 mm voor alle wegcategorieën en komt overeen met de index 40. Deze drempel wordt bepaald als de spoordiepte die leidt tot 1 mm waterdiepte bij een dwarshelling van 2 %.

De periode van 3 jaar komt voor de gewestwegen overeen met de indexwaarden 40 – 45. Voor de autosnelwegen komt dit overeen met de indexwaarden 40 – 50, omdat de achteruitgang hier doorgaans sneller verloopt.

De spoorvorming wordt gemeten met de ARAN (zie bijlagen C en D).

Herstellen van de spoorvorming

Aangezien spoorvorming en trapvorming invloed hebben op de veiligheid en het comfort van de weggebruikers, moeten de sterk vervormde lagen vervangen worden. Meestal volstaat het vervangen van de twee bovenste lagen van de wegopbouw. Deze herstelling vertraagt de evolutie van de vlakheid en de beschadigingen. Ze geeft ook een volledig nieuwe stroefheid, die onafhankelijk is van de vorige.

2.1.5. Langsvlakheid

De drempelwaarde van de vlakheid is afhankelijk van de aard van het wegennet.

Deze waarden worden afgeleid uit de contractuele voorschriften voor nieuwbouw, rekening houdend met de comforteisen en de gebruikssnelheid voor de verschillende wegen. De comforteisen zijn in absolute termen voor de autosnelwegen hoger dan voor gewestwegennet 4. Dit wordt verklaard door de hogere toegestane snelheden en door de hogere eisen qua comfort voor deze wegen.

Als basis wordt de **vlakheidscoëfficiënt** genomen, gemeten met de APL (Analyseur de Profil en Long). Sinds 2001 wordt de vlakheid met de ARAN opgemeten (zie bijlagen C en D). De ARAN-waarden zijn 20 % hoger dan bij de APL: 100 APL = 120 ARAN.

Tabel 2.3 Interventiedrempels vlakheid

Wegennet	Vlakheidscoëfficiënt [1000 mm ² /hm]				Index
	(VC2.5 apl) VC2.5 aran	(VC10 apl) VC10 aran	(VC30 apl) VC30 aran	(VC40 apl) VC40 aran	
Autosnelwegen	(100) 120	(200) 240	(350) 420	(400) 480	50
Wegennet 1,2 en 3	(120) 144	(240) 288	(420) 504	(480) 576	40
Wegennet 4	(140) 168	(280) 336	(490) 588	(560) 672	30

De grenzen voor klasse matig zijn gebaseerd op de vastgestelde evolutie van de vlakheid. Voor autosnelwegen komen ze overeen met de indexwaarden 50 – 55. Voor de gewestwegen zijn dit respectievelijk de waarden 40 – 50 en 30 – 40. De goede dimensionering van de autosnelwegen heeft een tragere evolutie van de vlakheid tot gevolg.

Herstellen van de vlakheid

Het herstellen van de onvlakheid kan gebeuren door het gedeeltelijk vervangen van de verharding of eventueel door het vlakfrozen.

2.1.6. Visuele inspectie

Met een visuele inspectie wordt de beschadigingsgraad (in % van de oppervlakte) bepaald. De interventiedrempels voor de beschadigingsgraad zijn afhankelijk van het verhardingstype (asfalt of beton) en van het soort wegennet. Voor de autosnelwegen en de wegen van net 1,2 en 3 is deze drempelwaarde respectievelijk 50 en 40. Wegennet 4 heeft een drempelwaarde van 30. Dit vindt zijn oorsprong in de hogere toegestane snelheden en de hogere eisen qua comfort voor de zwaardere belaste wegen. De drempels worden weergegeven in tabel 2.3.

Tabel 2.4 *Interventiedrempels visuele inspectie*

Wegennet	Beschadigingsgraad [%]		Index
	Asfaltverhardingen	Betonverhardingen	
Autosnelwegen	22,2	13,3	50
Wegennet 1,2 en 3	28,4	20,0	40
Wegennet 4	34,4	27,6	30

De grenzen voor klasse *matig* zijn gebaseerd op de vastgestelde evolutie van de visuele inspectie. De wegen van net 1, 2 en 3 komen overeen met een indexwaarde van 40-50, de wegen van net 4 met een indexwaarde van 30-40. De boven- en ondergrens van de klasse *matig* voor de autosnelwegen (50-55) liggen dicht bij elkaar omwille van een trager degradatieverloop van autosnelwegen t.o.v. gewestwegen. Op die manier wordt het interval voor alle soorten wegen in dezelfde tijdspanne doorlopen en wordt de interventiedrempel op eenzelfde ogenblik bereikt.

Herstellen van de beschadigingen

Wegvakken die niet voldoen aan de eisen voor de visuele inspectie worden in principe structureel heraangelegd. Hierbij worden de verhardingen en eventueel de funderingen vervangen.

2.1.7. Voorbeeld

De globale indexklasse *normaal* wordt bekomen indien elke parameter een index heeft van minstens 60. Het is dus mogelijk dat slechts één parameter deze waarde heeft terwijl al de andere parameters beter scoren.

Deze redenering is verenigbaar met de stelling dat de globale index de slechtste is van de 4 (of 2) indexen.

Twee indexen 35 en 45 geven steeds een samengevoegde index van 35, dus *slecht*.

Bijvoorbeeld:

- Stroefheid = **35** en vlakheid = **45**
geeft onvoldoende omwille van de stroefheid.
- Stroefheid = **45** en vlakheid = **45**
geeft behoorlijk voor wegennet 4, maar onvoldoende voor de autosnelwegen.
- Stroefheid = **45** en vlakheid = **35**
geeft matig voor wegennet 4, maar onvoldoende voor de overige wegen.

2.1.8. Overzicht van de beoordeling vanaf 2015

Autosnelwegen		Structuur		Veiligheid	
Indexwaarde		Visuele inspectie	Vlakheid	Spoornorming	Stroefheid
Van	Tot				
0	5	Onvoldoende	Onvoldoende	Onvoldoende	Onvoldoende
5	10				
10	15				
15	20				
20	25				
25	30				
30	35				
35	40				
40	45				
45	50				
50	55	Matig	Matig	Matig	Matig
55	60	Behoorlijk	Behoorlijk	Behoorlijk	Behoorlijk
60	65	Normaal	Normaal	Normaal	Behoorlijk
65	70				Normaal
70	75	Uitstekend	Uitstekend	Uitstekend	Normaal
75	80				
80	85				
85	90				
90	95				
95	100				

Net 1,2,3		Structuur		Veiligheid	
Indexwaarde		Visuele inspectie	Vlakheid	Spoornorming	Stroefheid
Van	Tot				
0	5	Onvoldoende	Onvoldoende	Onvoldoende	Onvoldoende
5	10				
10	15				
15	20				
20	25				
25	30				
30	35				
35	40				
40	45				
45	50				
50	55	Matig	Matig	Matig	Matig
55	60	Behoorlijk	Behoorlijk	Behoorlijk	Behoorlijk
60	65	Normaal	Normaal	Normaal	Behoorlijk
65	70				Normaal
70	75	Uitstekend	Uitstekend	Uitstekend	Normaal
75	80				
80	85				
85	90				
90	95				
95	100				

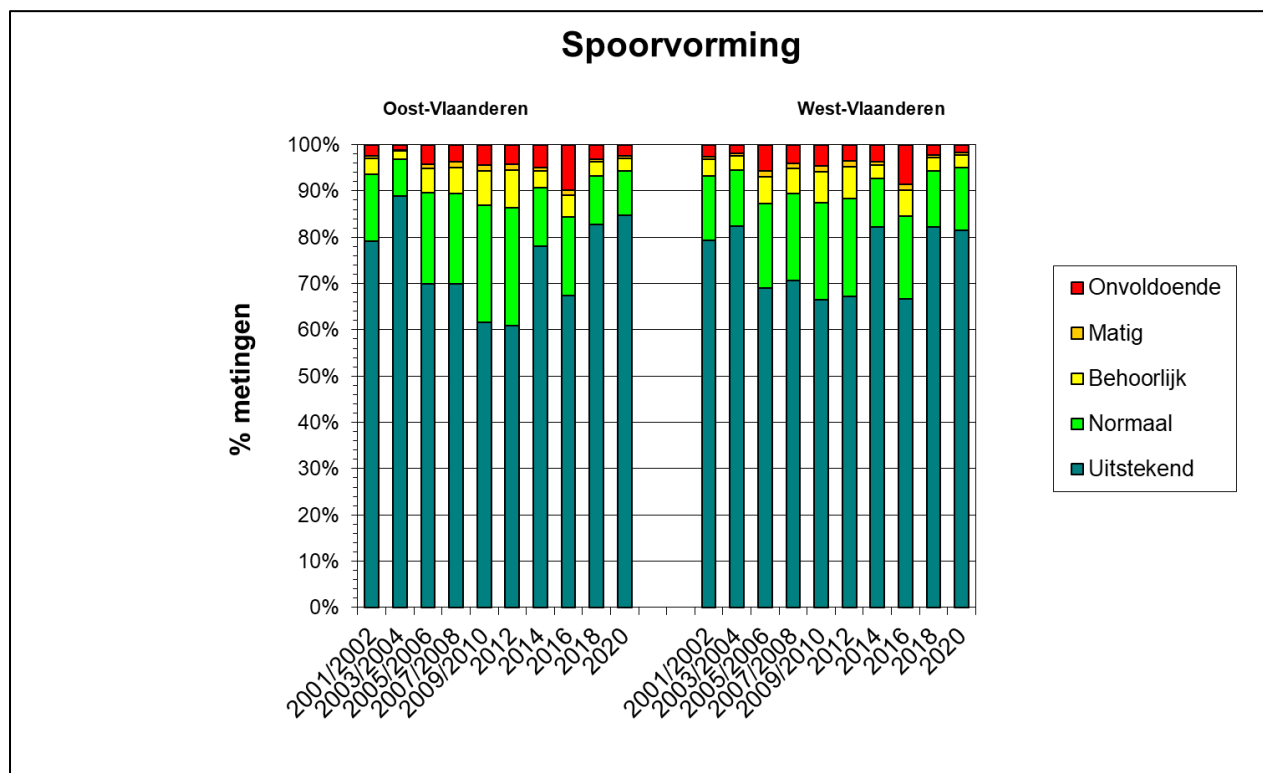
Net 4		Structuur		Veiligheid	
Indexwaarde		Visuele inspectie	Vlakheid	Spoornorming	Stroefheid
Van	Tot				
0	5	Onvoldoende	Onvoldoende	Onvoldoende	Onvoldoende
5	10				
10	15				
15	20				
20	25				
25	30				
30	35				
35	40				
40	45				
45	50				
50	55	Matig	Matig	Matig	Matig
55	60	Behoorlijk	Behoorlijk	Behoorlijk	Behoorlijk
60	65	Normaal	Normaal	Normaal	Behoorlijk
65	70				Normaal
70	75	Uitstekend	Uitstekend	Uitstekend	Normaal
75	80				
80	85				
85	90				
90	95				
95	100				

2.2. Veiligheid

2.2.1. Resultaten spoorvorming per provincie sinds 2001

De spoorvorming wordt enkel gemeten op de wegen met een bitumineuze verharding (asfaltverharding). Op de wegen met betonverharding komt dit gebrek niet voor. Ze wordt gemeten met een lasersysteem, op beide wielsporen van de gemeten rechterrijsstrook. De meest ongunstige waarde wordt aangehouden. De spoorvorming is een belangrijk element voor de veiligheid. Een te grote spoorvorming kan verantwoordelijk zijn voor "aquaplaning".

De spoorvorming wordt sinds 2000 jaarlijks opgemeten met de **ARAN**. Sinds 2014 worden de metingen met de nieuwe ARAN uitgevoerd.



Figuur 2.1 Overzicht van de spoorvorming sinds 2001 voor Oost- en West-Vlaanderen

Uit deze grafiek blijkt dat de spoorvorming in beide provincies licht is afgenomen, wellicht door structureel onderhoud in de periode tussen de metingen. De grootste verbetering zien we in Oost-Vlaanderen.

De exacte waarden zijn terug te vinden in paragraaf 2.5.

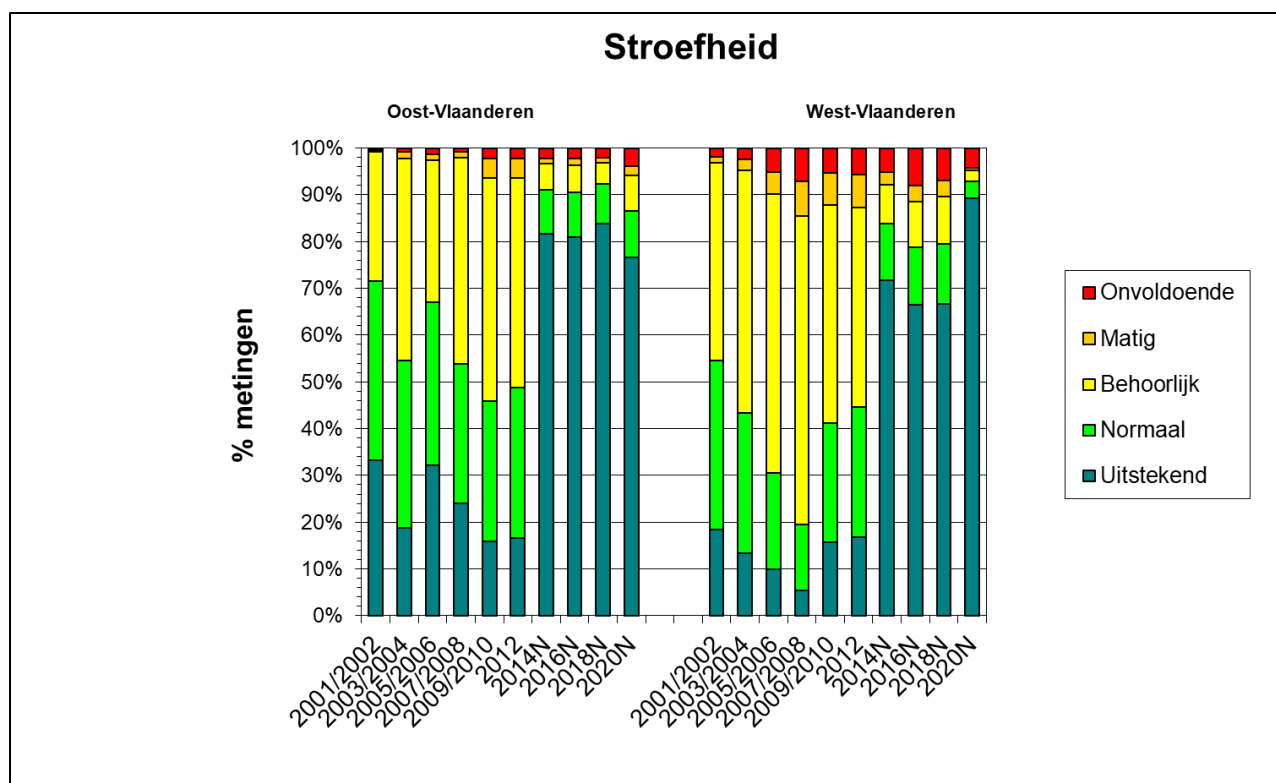
Omwille van COVID-19 is het in 2020 niet gelukt om beide provincies volledig op te meten. De ARAN heeft slechts 76% van zijn programma kunnen afwerken, en de SKM/Griptester slechts 71%. De meeste ontbrekende cijfers bevinden zich in West-Vlaanderen. Hierdoor vertegenwoordigen de cijfers slechts een deel van de werkelijkheid.

2.2.2. Resultaten stroefheid per provincie sinds 2001

Stroefheidsmetingen worden uitgevoerd op alle wegen, zowel op de bitumineuze verhardingen als op de betonverhardingen.

De metingen van de stroefheid worden sinds 1980 systematisch uitgevoerd met het SCRIM-toestel. Sinds 2017 wordt er gewerkt met de SKM, die op een gelijkaardige manier werkt maar op een aantal vlakken is verbeterd.

Een voldoende stroefheid van het wegdek is een bepalende factor voor de veiligheid van de weggebruiker, vooral bij een nat wegdek.



Figuur 2.2 Overzicht van de stroefheid sinds 2001 voor Oost- en West-Vlaanderen (N = nieuwe indexberekening)

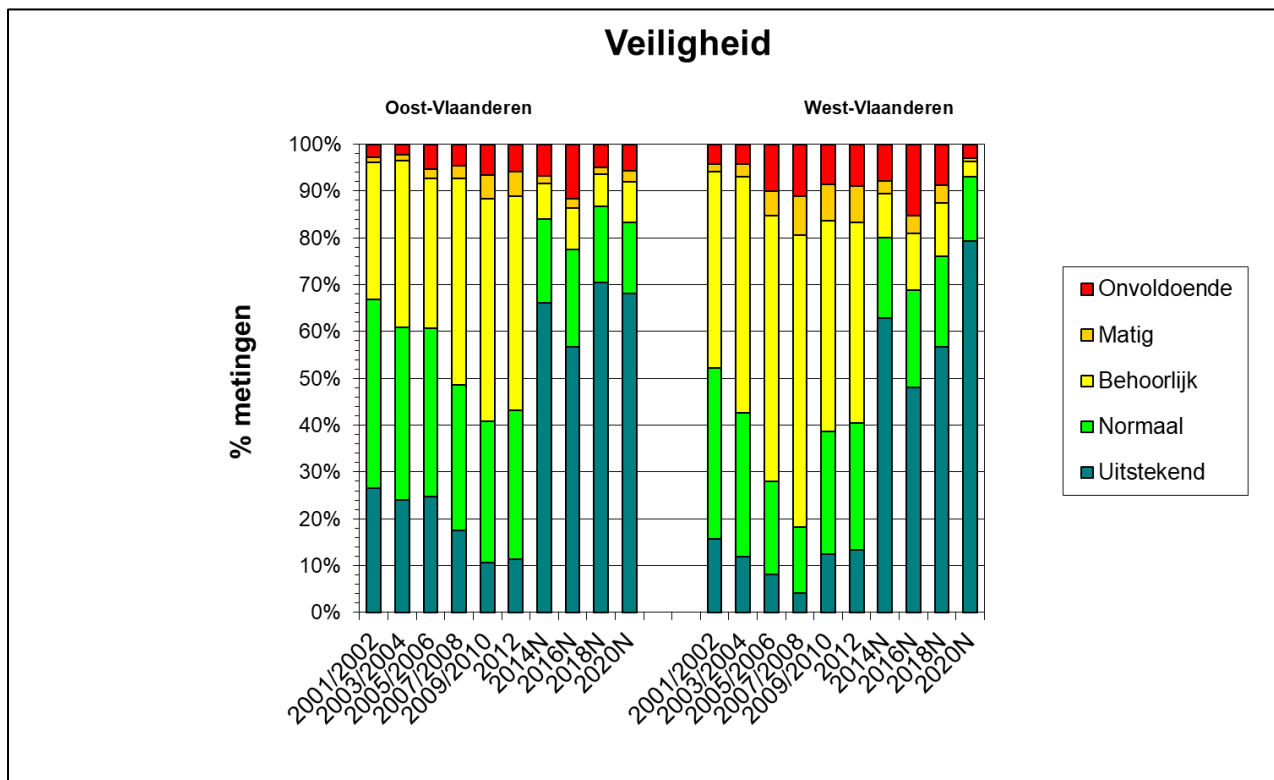
Uit de grafiek blijkt het aandeel *onvoldoende* in Oost-Vlaanderen te zijn gestegen en in West-Vlaanderen gedaald. Ook zien we in West-Vlaanderen een sterke stijging van het aandeel *uitstekend*.

De exacte waarden zijn terug te vinden in paragraaf 2.5.

Omwille van COVID-19 is het in 2020 niet gelukt om beide provincies volledig op te meten. De ARAN heeft slechts 76% van zijn programma kunnen afwerken, en de SKM/Griptester slechts 71%. De meeste ontbrekende cijfers bevinden zich in West-Vlaanderen. Hierdoor vertegenwoordigen de cijfers slechts een deel van de werkelijkheid.

2.2.3. Resultaten veiligheid (spoorvorming en stroefheid) per provincie sinds 2001

Voor elk van de provincies werd een analyse gemaakt voor de veiligheid, waarbij gelijktijdig de twee parameters stroefheid en spoorvorming werden beschouwd. De beoordeling van de parameter veiligheid is telkens de laagste van de twee afzonderlijke beoordelingen. Ze heeft bovendien slechts betrekking op de wegvakken waarvoor beide metingen bestaan.



Figuur 2.3 Overzicht van de veiligheidsparameters sinds 2001 voor Oost- en West-Vlaanderen (N = nieuwe berekening stroefheid)

We zien een lichte achteruitgang op vlak van veiligheid in Oost-Vlaanderen, en een aanzienlijke verbetering in West-Vlaanderen. Ook is het aandeel *uitstekend* in West-Vlaanderen sterk gestegen.

De exacte waarden zijn terug te vinden in paragraaf 2.5.

Omwille van COVID-19 is het in 2020 niet gelukt om beide provincies volledig op te meten. De ARAN heeft slechts 76% van zijn programma kunnen afwerken, en de SKM/Griptester slechts 71%. De meeste ontbrekende cijfers bevinden zich in West-Vlaanderen. Hierdoor vertegenwoordigen de cijfers slechts een deel van de werkelijkheid.

2.3. Structuur

2.3.1. Resultaten visuele inspectie per provincie sinds 2001

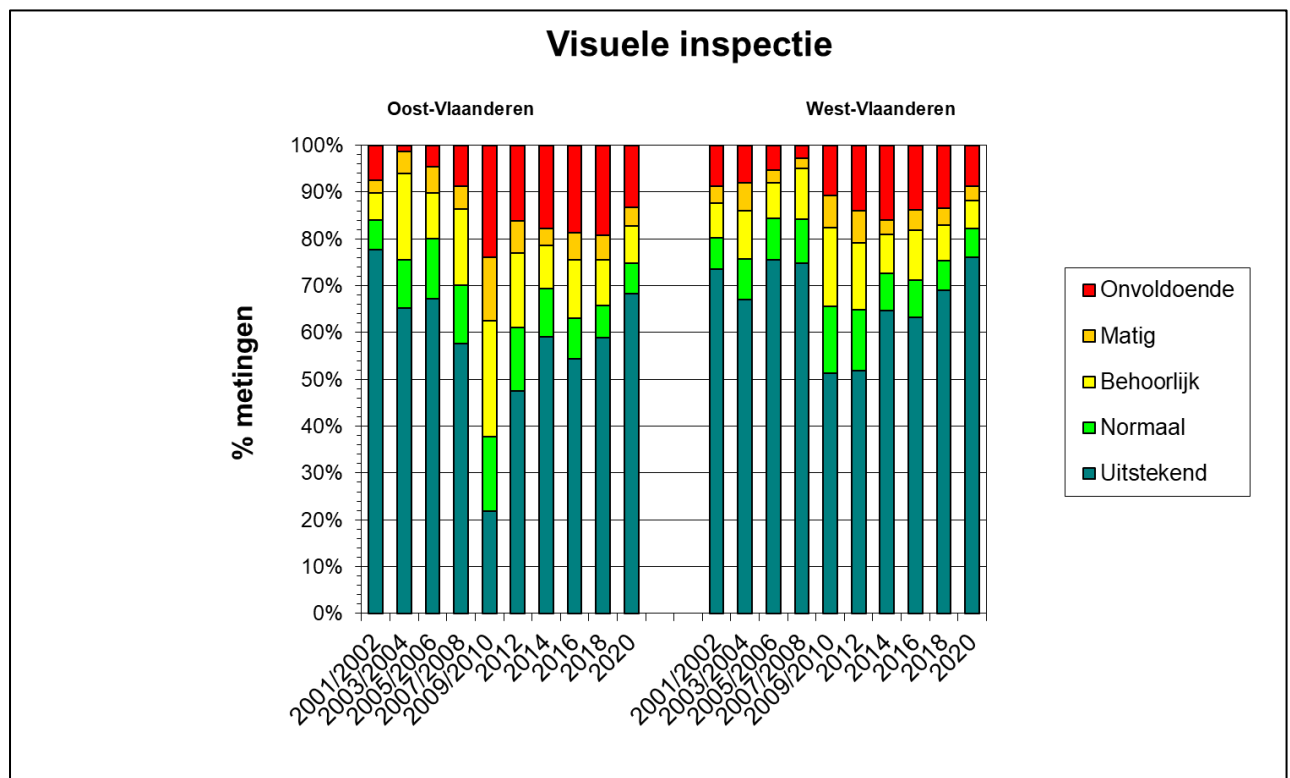
Sinds 2001 worden de gewestwegen met de **ARAN** opgemeten.

Sinds 2003 worden de ARAN-wegdekbeelden geëvalueerd met het **Wisecrax**-software pakket. Dit is een automatisch scheurdetectieprogramma, met een klasseermodule (langs-, dwars- en alligatorscheuren) en met een beoordelingsmodule (licht, normaal of ernstig).

Sinds 2005 gebeurt voor de visuele inspectie naast de Wisecrax ook een schadebepaling met de **Surveyor** software. Hiermee worden de frontale beelden manueel beoordeeld door de aard en afmetingen van de schade aan te duiden. Doordat men naast scheuren nu ook andere schade evalueert, sluit de achterstand terug aan met de metingen van 2002 en vroeger.

Vanaf 2008 wordt gewerkt met een nieuw digitaal type met een hoge resolutie. Ook de camera van de Surveyor werd eind 2008 vervangen door een digitale HD-camera. In dat jaar werden West- en Oost-Vlaanderen met de nieuwe camera gemeten.

Vanaf 2014 wordt gemeten met een geheel nieuw ARAN-toestel. Wat meer uitleg vindt men in bijlage C.1. Cruciaal hierbij is dat de subjectieve Surveyor-beoordeling niet meer wordt uitgevoerd; de visuele inspectie gebeurt volledig automatisch d.m.v. software die scheuren en andere gebreken (putten) detecteert, classificeert en beoordeelt.



Figuur 2.4 Overzicht van de visuele inspectie sinds 2001 voor Oost- en West-Vlaanderen

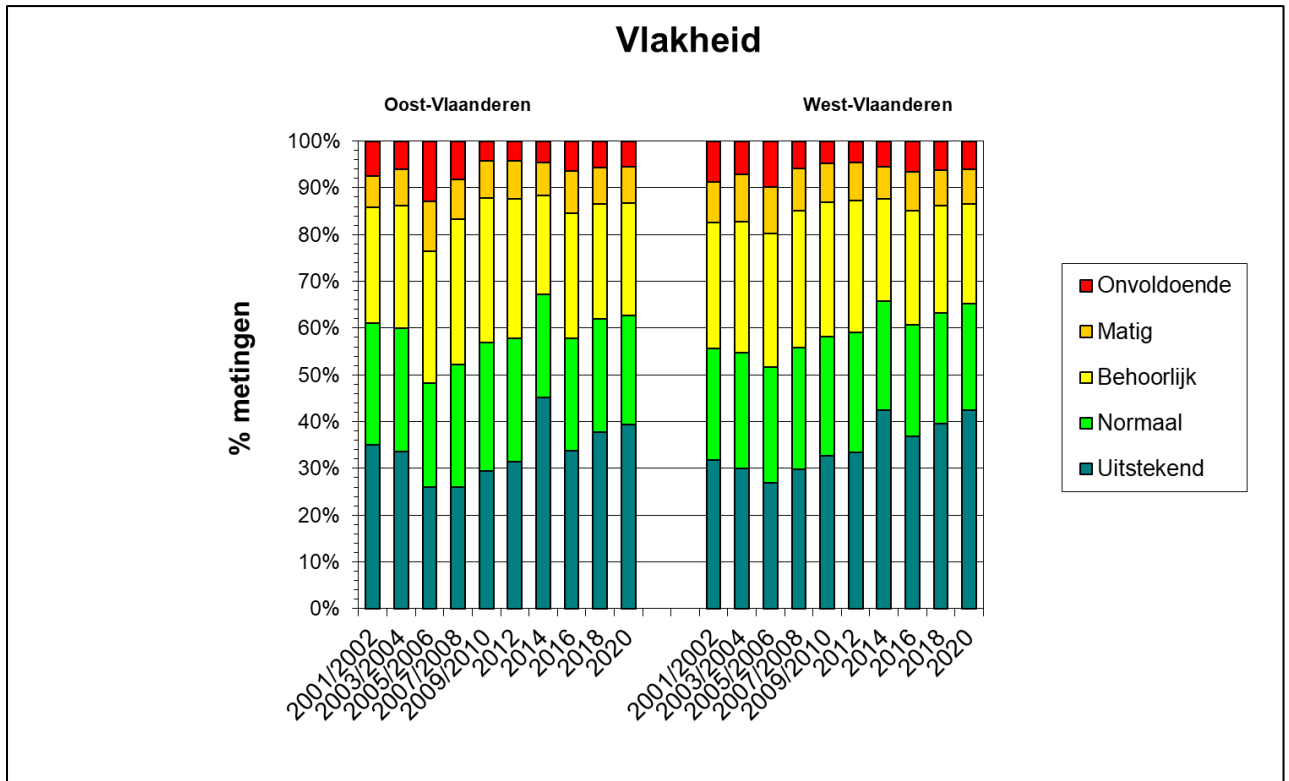
In beide provincies zien we een positieve evolutie: de percentages *onvoldoende* en *matig* dalen, het percentage *uitstekend* stijgt.

De exacte waarden zijn terug te vinden in paragraaf 2.5.

Omwille van COVID-19 is het in 2020 niet gelukt om beide provincies volledig op te meten. De ARAN heeft slechts 76% van zijn programma kunnen afwerken, en de SKM/Griptester slechts 71%. De meeste ontbrekende cijfers bevinden zich in West-Vlaanderen. Hierdoor vertegenwoordigen de cijfers slechts een deel van de werkelijkheid.

2.3.2. Resultaten vlakheid per provincie sinds 2001

Sinds 2001 worden de langsvlakheidsmetingen met de ARAN uitgevoerd, die in 2014 door een nieuwe ARAN is vervangen.



Figuur 2.5 Overzicht van de vlakheid sinds 2001 voor Oost- en West-Vlaanderen

De vlakheid blijft traditioneel redelijk stabiel. Net zoals in 2018 valt een lichte daling van de fracties *onvoldoende* en *matig* op te tekenen in beide provincies.

Het percentage *uitstekend* is gestegen.

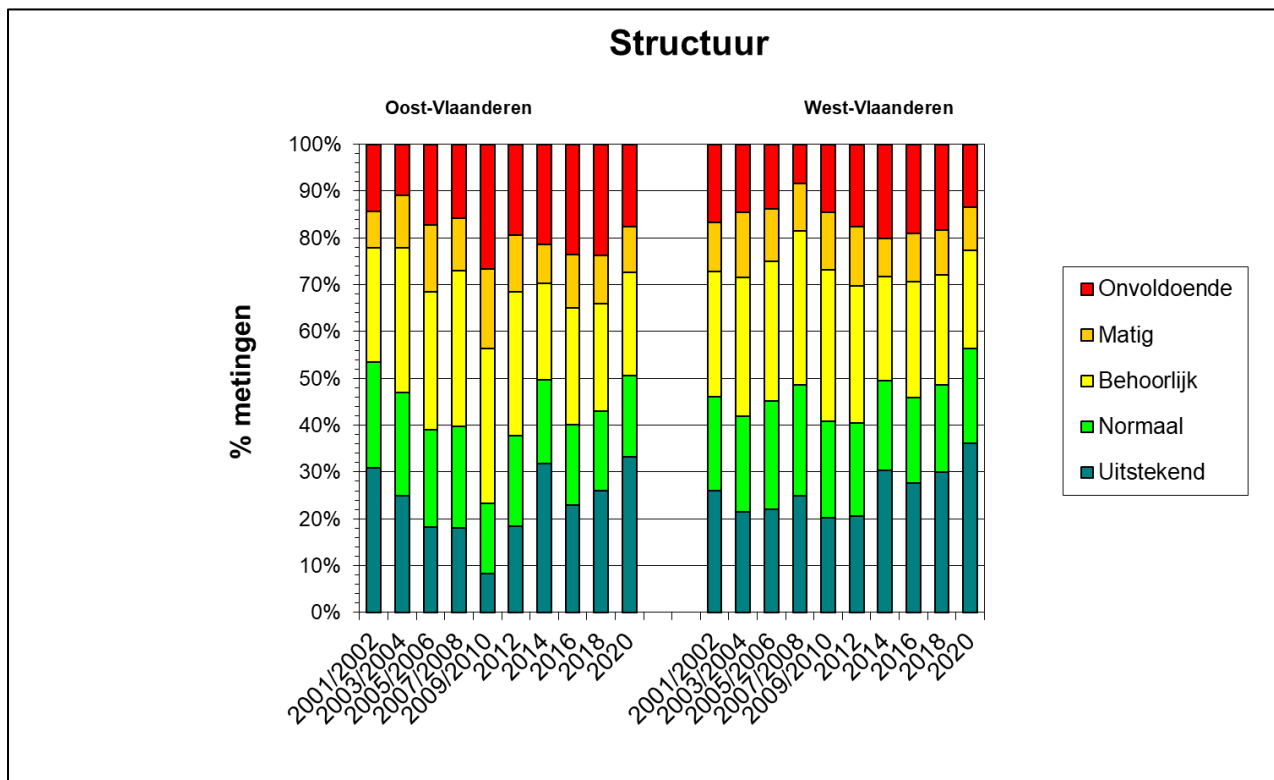
We kunnen stellen dat het gewestwegennet het wat betreft vlakheid behoorlijk goed doet.

De exacte waarden zijn terug te vinden in paragraaf 2.5.

Omwille van COVID-19 is het in 2020 niet gelukt om beide provincies volledig op te meten. De ARAN heeft slechts 76% van zijn programma kunnen afwerken, en de SKM/Griptester slechts 71%. De meeste ontbrekende cijfers bevinden zich in West-Vlaanderen. Hierdoor vertegenwoordigen de cijfers slechts een deel van de werkelijkheid.

2.3.3. Resultaten structuur (visuele inspectie en vlakheid) per provincie sinds 2001

Voor elk van de provincies werd een analyse gemaakt voor de structuur, waarbij gelijktijdig de twee parameters vlakheid en visuele inspectie werden beschouwd. De beoordeling van de parameter structuur is de laagste van de twee afzonderlijke beoordelingen. Ze heeft bovendien slechts betrekking op de wegvakken waarvoor beide metingen bestaan.



Figuur 2.6 Overzicht van de structuurparameters sinds 2001 voor Oost- en West-Vlaanderen

De cijfers voor de structurele integriteit worden vooral bepaald door de visuele inspectie. In navolging daarvan zien we deze cijfers sterk verbeteren, met een flinke daling van het percentage *onvoldoende* en een flinke stijging van het percentage *uitstekend*.

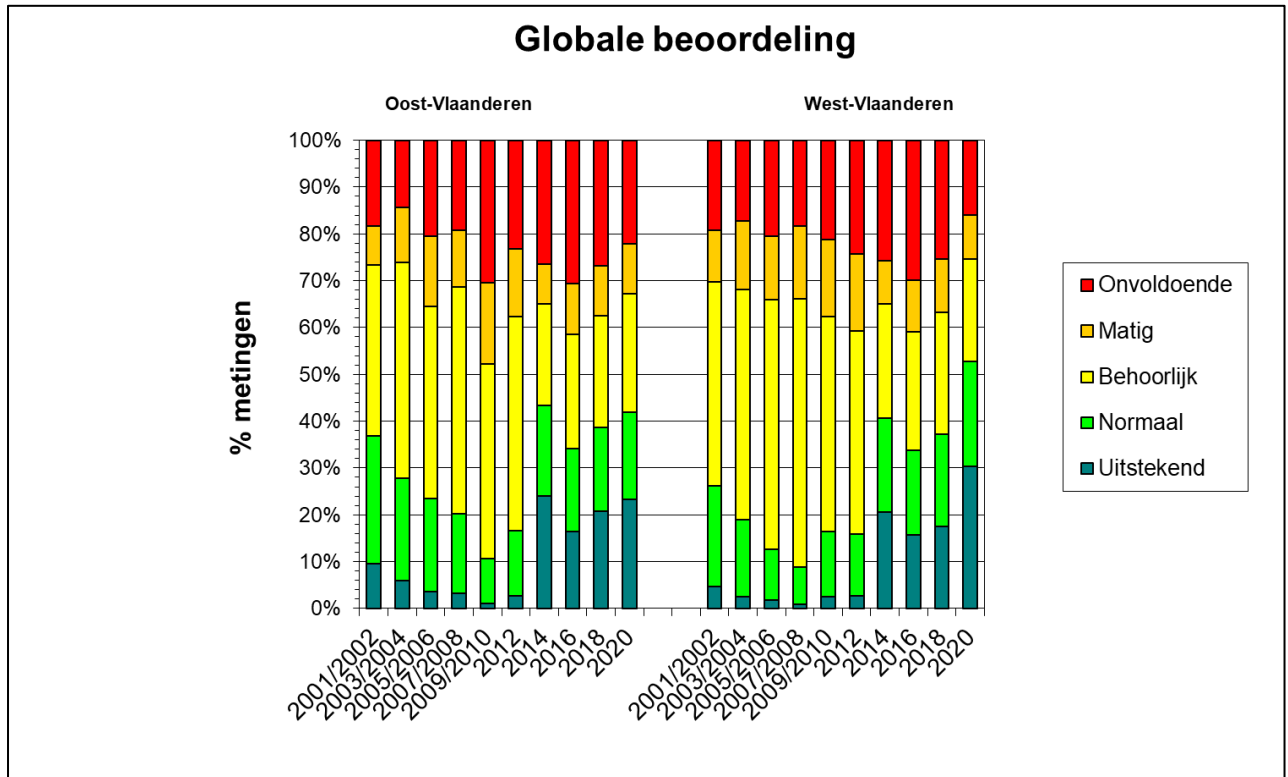
De exacte waarden zijn terug te vinden in paragraaf 2.5.

Omwille van COVID-19 is het in 2020 niet gelukt om beide provincies volledig op te meten. De ARAN heeft slechts 76% van zijn programma kunnen afwerken, en de SKM/Griptester slechts 71%. De meeste ontbrekende cijfers bevinden zich in West-Vlaanderen. Hierdoor vertegenwoordigen de cijfers slechts een deel van de werkelijkheid.

2.4. Globale beoordeling (structuur en veiligheid)

Voor elk van de provincies werd een globale analyse gemaakt, waarbij gelijktijdig de twee parameters veiligheid en structuur werden beschouwd. De globale beoordeling is de laagste van de twee afzonderlijke beoordelingen veiligheid en structuur, en bijgevolg van de vier afzonderlijke waarden. Ze heeft bovendien slechts betrekking op de wegvakken waarvoor de vier metingen bestaan.

2.4.1. Resultaten globale beoordeling per provincie sinds 2001



Figuur 2.7 Overzicht van de globale beoordeling sinds 2001 voor Oost- en West-Vlaanderen

Uit de figuur kan men opmaken dat het percentage *onvoldoende* en *matig* in de 2 provincies sterk is afgenomen. Dit is te wijten aan de verbetering van de cijfers voor de visuele inspectie, en, in West-Vlaanderen, van de stroefheid. Niettemin kan men de resultaten bezwaarlijk goed noemen.

Het aandeel *normaal* + *uitstekend* is gestegen in beide provincies, vooral in West-Vlaanderen.

De exacte waarden zijn terug te vinden in paragraaf 2.5.

Omwille van COVID-19 is het in 2020 niet gelukt om beide provincies volledig op te meten. De ARAN heeft slechts 76% van zijn programma kunnen afwerken, en de SKM/Griptester slechts 71%. De meeste ontbrekende cijfers bevinden zich in West-Vlaanderen. Hierdoor vertegenwoordigen de cijfers slechts een deel van de werkelijkheid.

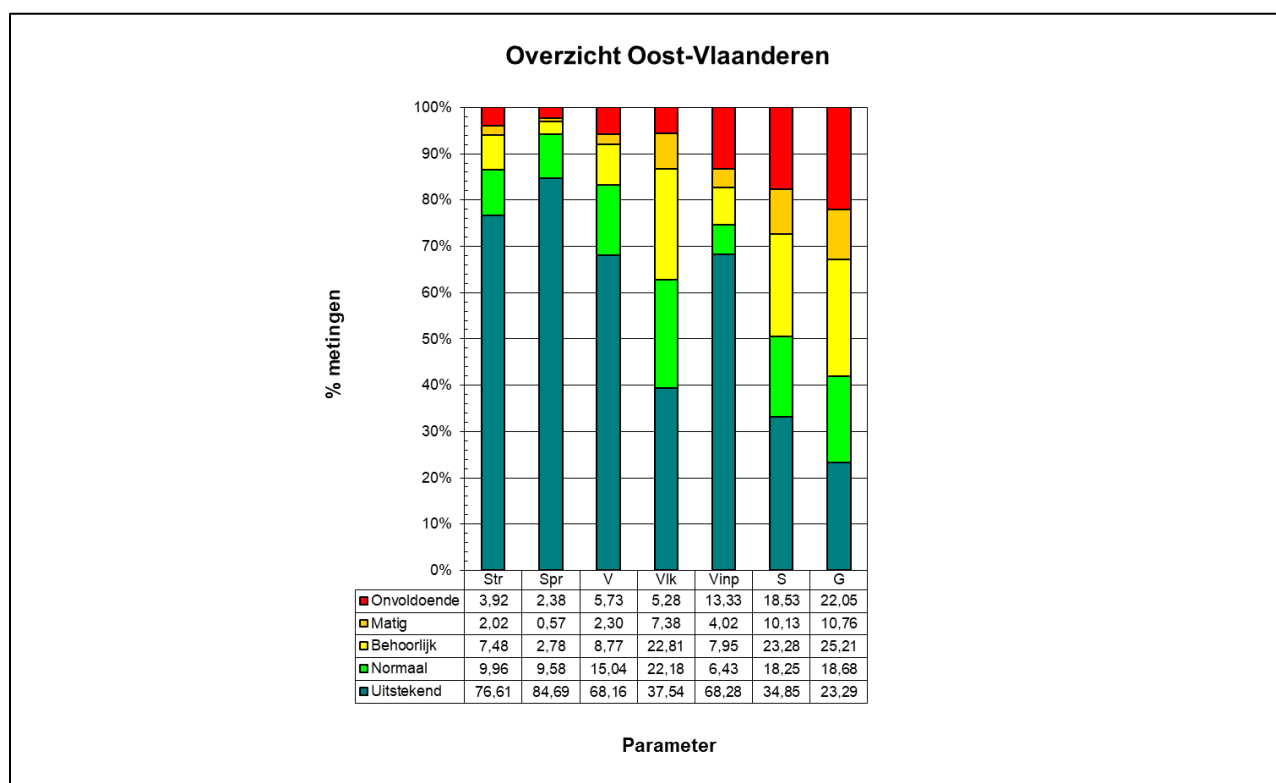
2.5. Samenvatting van de metingen per provincie

In het voorgaande werden de resultaten samengebracht van één parameter voor elk van de provincies. Om de beoordeling te vergemakkelijken brengen we in onderstaande alle parameters van een provincie samen.

In de hierna volgende 6 figuren gelden volgende afkortingen:

- Str:** Stroefheid
- Spr:** Spoorvorming
- V:** Veiligheid
- Vlk:** Vlakheid
- Vinp:** Visuele inspectie
- S:** Structuur
- G:** Globaal

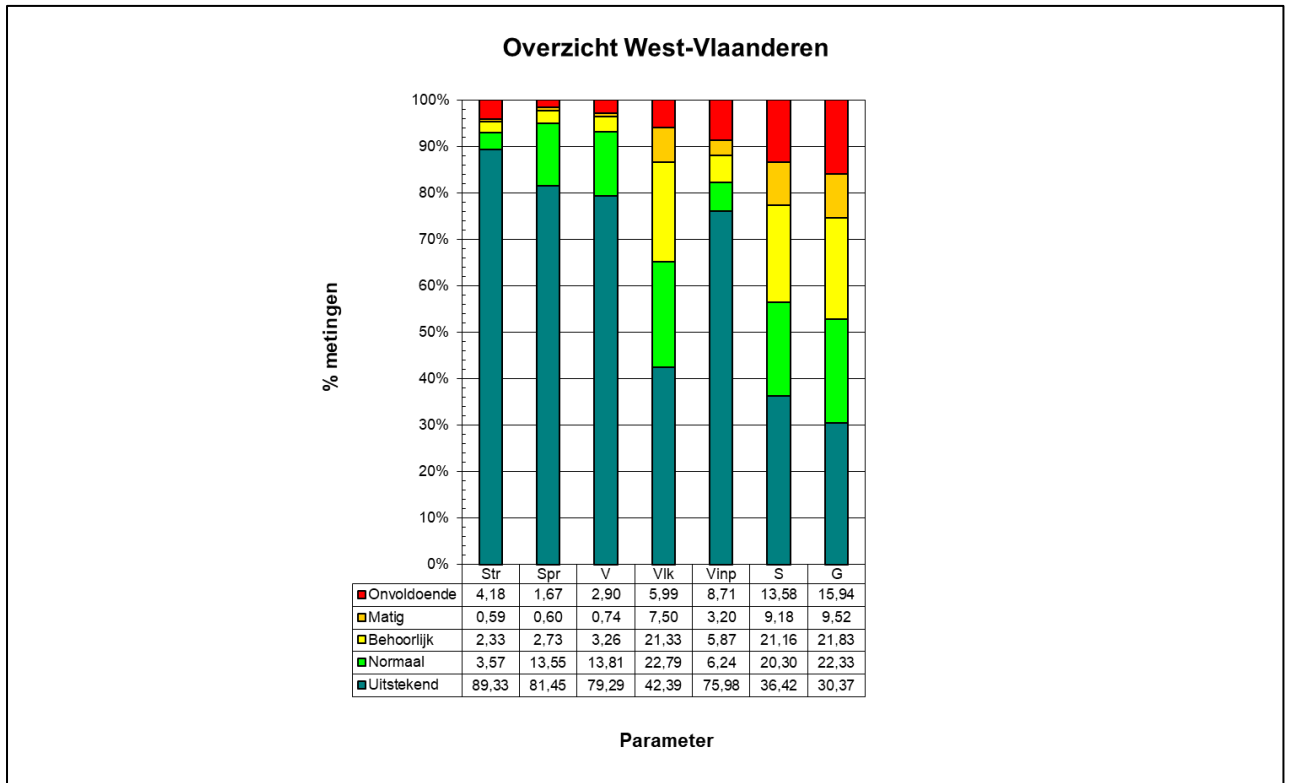
2.5.1. Overzicht van Oost-Vlaanderen 2020



Figuur 2.8 Overzicht van de provincie Oost-Vlaanderen

Voor de bovenstaande en volgende figuren moet men er rekening mee houden dat bij het samenvoegen van deze percentages, de wegvakken die voor twee of meer parameters in de laagste kwaliteitsklasse liggen slechts éénmaal worden geteld. Samengevoegd is het percentage *onvoldoende* bijgevolg steeds iets lager dan de som (vb. $Str + Spr \geq V$).

2.5.2. Overzicht van West-Vlaanderen 2020



Figuur 2.9 Overzicht van de provincie West-Vlaanderen

2.6. Het optimale kwaliteitsniveau

Een Rationeel Onderhoud steunt op gegevens over de kwaliteit van het wegennet. De beschadigingsgraad wordt berekend uit de gegevens van de visuele inspectie. Dit samen met de metingen van de spoorvorming, de stroefheid en de langsvlakheid geven ons een indruk van de globale kwaliteit van het Vlaamse Wegennet.

Het onderhoud moet zo worden opgevat dat de staat van het wegennet evolueert naar de optimale toestand die kan aangehouden worden.

Wat is nu de optimale toestand?

Een wegennet met een zeer hoog kwaliteitsniveau is economisch niet verantwoord wegens te hoge kosten voor de wegbeheerder die vaak relatief kleine ingrepen moet uitvoeren. Ze gaan tevens gepaard met veel verkeershinder.

Een wegennet met een te laag kwaliteitsniveau brengt te veel kosten en onveiligheid met zich mee voor de weggebruiker. De kosten voor de wegbeheerder zijn hoog, want de nodige ingrepen zijn duur.

Men kan stellen dat het optimale kwaliteitsniveau gekenmerkt wordt door een minimale onderhoudsachterstand.

Om een onderhoudsbehoefte per parameter te bepalen, wordt geteld hoeveel wegvakken voor deze parameter moeten worden aangepakt. In de tabellen van bijlage A worden de percentages weergegeven waarvoor een dringende ingreep noodzakelijk is voor de desbetreffende parameter. Wegvakken die voor twee of meer parameters onder de drempel liggen, worden hierbij slechts eenmaal geteld en dit bij de parameter waarvan de herstelling het duurst is.

3. Vervangwaarde van het Gewestwegennet

Voor een eerste ruwe benadering voor het bepalen van de noden voor het onderhoud, wordt een raming gemaakt van de vervangwaarde van de wegen.

De vervangwaarde betreft hier echter wel alleen de aanlegkosten van de structuur van de rijbaan (onderfundering, fundering en verharding). Extra kosten zoals lineaire elementen, minder-hindermaatregelen, onteigeningen, waterafvoer, werfsignalisatie e.a. zitten in deze waarde niet inbegrepen.

Eenvoudigheidshalve veronderstellen we de volgende structuren voor de diverse categorieën van wegen:

- Wegennet 1: dimensionering volgens bouwklasse B3
- Wegennet 2: dimensionering volgens bouwklasse B4
- Wegennet 3: dimensionering volgens bouwklasse B5
- Wegennet 4: dimensionering volgens bouwklasse B6

Een bouwklasse geeft aan in welke mate een weg belast wordt door het verkeer en hoe de weg gedimensioneerd moet worden. Zo zullen de meest belaste wegen (bv. de ring rond Antwerpen) aangeduid worden met B1 en de minst belaste wegen (bv. landbouwwegen) met B10. De overige bouwklassen hebben betrekking op wegen die tussenliggende waarden van belastingen ondervinden, naargelang de verkeersintensiteit.

Voordien werd met de km-prijzen van 1991 gewerkt, elk jaar werd die waarde geïndexeerd naar de index van de consumptieprijzen. Dit resulteerde in prijzen die niet geheel realistisch waren.

Sinds 2018 wordt met reële prijzen gewerkt, uit het prijzenplatform MEDIAAN. Dit geeft een correcter beeld van de vervangwaarden per km.

In tabel 3.1 vindt men de nieuwe vervangwaarde, alsook die van de laatste 4 jaar ter vergelijking.

Tabel 3.1 Vervangwaarde van de Gewestwegen

Wegennet	Kilometerprijs volledige rijweg 2016 [€/km]	Kilometerprijs volledige rijweg 2017 [€/km]	Kilometerprijs volledige rijweg 2018 [€/km]	Kilometerprijs volledige rijweg 2019 [€/km]	Kilometerprijs volledige rijweg 2020 [€/km]
Wegennet 1	1.520.390	1.547.497	1.581.083	1.615.351	1.275.981
Wegennet 2	1.094.681	1.114.198	1.138.380	1.163.052	957.340
Wegennet 3	648.700	660.266	674.595	689.216	557.689
Wegennet 4	567.612	577.732	590.271	603.064	545.408

Aan de hand van de lengtes van de verschillende netten per provincie, kan men nu de vervangwaarde per net en per provincie berekenen, zie tabel 3.2.

Tabel 3.2 *Lengtes en vervangwaarde $V_{prov,net}$ van de Gewestwegen per net en per provincie*

	Net 1 [km]	Net 2 [km]	Net 3 [km]	Net 4 [km]	Totaal [km]	Vervang- waarde 2020 [M€]
Oost- Vlaanderen	133	86	258	625	1102	736,8
West- Vlaanderen	166	58	383	715	1322	870,9

4. Onderhoudsbepalingen - Algemeen

4.1. Bepalingen

Vast onderhoud: Het onderhoud dat nodig is voor het goed beheer van de weg. Het betreft voornamelijk het maaien, markeren, signalisatie, vegen, winterdienst, bermondhoud, preventief onderhoud en dringende ingrepen (vullen van putten). Dit onderhoud wordt niet bepaald door de verhardingskwaliteiten zoals die door de afdeling Wegenbouwkunde worden opgemeten. Uiteraard is dit onderhoud om functionele redenen wel noodzakelijk.

Structureel onderhoud: Het onderhoud dat nodig is om de weggedeelten, waarvan een of meer van de kwaliteitsparameters beneden de interventiedrempel liggen of binnen de nabije toekomst (3 jaar) zullen liggen, te herstellen.

Het structureel onderhoud verdelen we in 2 soorten:

- **Normaal structureel onderhoud** wordt verricht om te vermijden dat één of meerdere parameters beneden de gekozen grenswaarde komen (= voor wegvakken die als matig worden beoordeeld).
- **Achterstand structureel onderhoud** is nodig om de wegvakken te herstellen waarvan één of meerdere parameters beneden de gekozen grenswaarde liggen (= voor wegvakken die als onvoldoende worden beoordeeld).

Hoewel de neiging bestaat om voorrang te geven aan het “structureel onderhoud” is het “vast onderhoud” ook noodzakelijk en zelfs economisch beter verantwoord, omdat daardoor de degradatie trager verloopt, wat de ingreep minder duur maakt. Zo is ook het “normale structurele onderhoud” economisch te verkiezen boven het wegwerken van de onderhoudsachterstand.

4.2. Berekeningswijze

Om een realistische en objectieve raming te maken voor het nodige structureel onderhoud, werd als volgt te werk gegaan:

1. De berekening werd doorgevoerd per provincie en per wegennet. Op deze manier wordt rekening gehouden met de verschillen tussen de provincies en de netten. Deze verschillen zijn te wijten aan de ouderdom, de constructie en het verkeer. De onderhoudsgelden voor elke provincie zijn o.a. ook afhankelijk van de weglengtes van de verschillende netten in elke provincie.
2. Aan de verschillende kwaliteitsparameters werd een **wegingscoëfficiënt** toegekend (zie tabel 4.1), die zijn oorsprong vindt in het verschil van de techniek gebruikt voor het herstellen van het gebrek. Het herstellen van de stroefheid (oppervlaktebehandeling of een nieuwe toplaag) is

minder ingrijpend dan het verhelpen van de spoorvorming, die meestal beperkt is tot het vervangen van een 10-tal cm van de bitumineuze verharding. Het verbeteren van de vlakheid kan slechts gebeuren door een belangrijke overlaging, eventueel voorafgegaan door schaven. De beschadiging, vastgesteld bij de visuele inspectie, vereist de meest ingrijpende maatregelen, d.w.z. de vervanging van de verharding en eventueel van de fundering.

Tabel 4.1 De wegingscoëfficiënten voor het onderhoud

Parameter	Wegingscoëfficiënten ($C_{par,net}$)
Visuele inspectie	1,00
Vlakheid	0,60
Spoorvorming	0,30
Stroefheid	0,15

3. Eventueel kan er ook rekening gehouden worden met de verschillende soorten verhardingen. Voor dit rapport is dit niet gebeurd.
4. De factoren houden enigszins rekening met een homogenisatie. De werken worden op grotere schaal uitgevoerd dan op de hm-schaal van de metingen. Dit betekent dat de factoren groter zijn dan strikt noodzakelijk.

Indien we het volgende beschouwen:

$C_{net,par}$	de wegingscoëfficiënt (tabel 4.1) voor een parameter en een wegennet,
$F_{prov,net,par}$	de fractie van een wegennet dat in <i>onvoldoende</i> toestand is voor een parameter in een provincie,
$V_{prov,net}$	de waarde van een wegennet in een provincie,
$M_{prov,net,par}$	de onderhoudsnoden van een provincie en een wegennet om de <i>onvoldoende</i> secties voor een parameter te behandelen,
$M_{prov,net}$	de onderhoudsnoden van een provincie en een wegennet om de <i>onvoldoende</i> secties voor alle parameters te behandelen,
M_{prov}	de onderhoudsnoden van een provincie om de <i>onvoldoende</i> secties voor alle wegennetten en voor alle parameters te behandelen,
M_{net}	de onderhoudsnoden van een wegennet om de <i>onvoldoende</i> secties voor alle provincies en voor alle parameters te behandelen,
M	de onderhoudsnoden van alle wegennetten om de <i>onvoldoende</i> secties voor alle provincies en voor alle parameters te behandelen.

Dan bekomen we:

De onderhoudsbehoeften (in miljoen €) voor een parameter van een wegennet in een provincie met:

$$M_{prov,net,par} = V_{prov,net} \times C_{net,par} \times F_{prov,net,par}$$

De onderhoudsbehoeften voor alle parameters van een wegennet in een provincie met:

$$M_{prov,net} = \sum_{par} M_{prov,net,par}$$

De onderhoudsbehoeften voor alle parameters van alle wegennetten in een provincie met:

$$M_{prov} = \sum_{net} M_{prov,net}$$

De onderhoudsbehoeften voor alle parameters van een wegennet voor alle provincies met:

$$M_{net} = \sum_{prov} M_{prov,net}$$

De onderhoudsbehoeften voor alle parameters van alle wegennetten voor alle provincies met:

$$M = \sum_{prov} M_{prov}$$

Voor de bepaling van de vervangwaarde wordt de verdeling in tabel 3.2 gebruikt.

5. Onderhoudsbehoeften - Beoordeling volgens drempelwaarden

5.1. Onderhoudsachterstand

In dit hoofdstuk wordt de behoefteberekening gemaakt voor Oost- en West-Vlaanderen afzonderlijk. In bijlage A wordt voor elk van de provincies de berekening gemaakt, zoals beschreven in 4.2.

5.1.1. Onderhoudsachterstand Oost-Vlaanderen

Tabel 5.1 Verdeling onderhoudsachterstand van Oost-Vlaanderen eind 2020 volgens net en parameter [M€]

Wegennet	Visuele inspectie	Vlakheid	Spoorvorming	Stroefheid	Som
Wegennet 1	17,9	8,4	1,4	0,3	28,0
Wegennet 2	9,6	2,8	1,2	0,3	13,8
Wegennet 3	23,7	4,7	0,9	0,9	30,3
Wegennet 4	44,2	6,6	1,0	1,5	53,4
Alle wegen	95,4	22,5	4,5	3,1	125,5

In de tabellen voor de evolutie van de onderhoudsachterstanden en normale onderhoudsbehoeften wordt vanaf 2018 gewerkt met de prijzen uit MEDIAAN. Tot en met 2016 werd gewerkt met een jaarlijkse indexatie van de prijzen van 1991.

Tabel 5.2 Evolutie van de onderhoudsachterstand [M€]

Jaar	Achterstand
2005/2006	120,5
2007/2008	144,3
2009/2010	249,5
2012	169,5
2014	174,2
2016	194,8
2018	200,2
2020	125,5

Uit het voorgaande blijkt dat, volgens de nieuwe eenheidsprijzen, **125,5 miljoen €** moet besteed worden om de achterstand op de gewestwegen weg te werken.

We stellen tevens vast dat de beschadiging van de verharding (visuele inspectie) verantwoordelijk is voor 76 % van het vereiste bedrag. Dit is weergegeven in tabel 5.3.

Tabel 5.3 *Relatieve verdeling van de achterstand volgens de parameter*

	Achterstand structureel onderhoud [M€]	Relatieve verdeling (%)
Visuele Inspectie	95,4	76,0%
Vlakheid	22,5	17,9%
Spoorvorming	4,5	3,6%
Stroefheid	3,1	2,5%
Som van alle parameters	125,5	100,0%

De parameters met betrekking op de veiligheid zijn slechts voor 6,1% van de behoeften verantwoordelijk terwijl deze van de structurele integriteit 93,9% beslaan.

5.1.2. Onderhoudsachterstand West-Vlaanderen

Tabel 5.4 *Verdeling onderhoudsachterstand van West-Vlaanderen eind 2020 volgens net en parameter [M€]*

Wegennet	Visuele inspectie	Vlakheid	Spoorvorming	Stroefheid	Som
Wegennet 1	13,7	13,4	0,4	1,5	29,0
Wegennet 2	1,2	1,7	0,0	0,0	2,9
Wegennet 3	24,5	8,3	1,5	0,8	35,1
Wegennet 4	31,2	6,7	1,2	2,1	41,2
Alle wegen	70,6	30,2	3,1	4,3	108,2

Tabel 5.5 *Evolutie van de onderhoudsachterstand [M€]*

Jaar	Achterstand
2005/2006	101,6
2007/2008	89,4
2009/2010	130,7
2012	181,3
2014	190,8
2016	159,4
2018	163,4
2020	108,2

Uit het voorgaande blijkt dat, volgens de nieuwe eenheidsprijzen, **108,2 miljoen €** moet besteed worden om de achterstand op de gewestwegen weg te werken.

We stellen tevens vast dat de beschadiging van de verharding (visuele inspectie) verantwoordelijk is voor 65,3 % van het vereiste bedrag. Dit is weergegeven in tabel 5.6.

Tabel 5.6 *Relatieve verdeling van de achterstand volgens de parameter*

	Achterstand structureel onderhoud [M€]	Relatieve verdeling (%)
Visuele Inspectie	70,6	65,3%
Vlakheid	30,2	27,9%
Spoorvorming	3,1	2,9%
Stroefheid	4,3	4,0%
Som van alle parameters	108,2	100,0%

De parameters met betrekking op de veiligheid zijn voor 6,9% van de behoeften verantwoordelijk terwijl deze van de structurele integriteit 93,1 % beslaan.

5.1.3. Samenvattende verdeling onderhoudsachterstand

De verdeling volgens provincie vindt men in tabel 5.7.

Tabel 5.7 *Samenvattende verdeling onderhoudsachterstand [M€] per provincie en per net*

Provincie	Wegennet 1	Wegennet 2	Wegennet 3	Wegennet 4	Alle netten	Relatieve verdeling (%)
Oost-Vlaanderen	95,4	22,5	4,5	3,1	125,5	54%
West-Vlaanderen	70,6	30,2	3,1	4,3	108,2	46%

5.2. Normale onderhoudsbehoeften voor de komende 3 jaar

Rekening houdend met de evolutiewetten van de diverse parameters kan men de waarde bepalen van de index waarbij men normaal mag aannemen dat de drempel binnen een periode van 3 jaar zal overschreden worden (klasse *matig*).

Tabel 5.8 Verwittigingszones

Parameter	Wegennet 1, 2 en 3 [index]	Wegennet 4 [index]
Stroefheid	40 – 50	40 – 45
Spoorvorming	40 – 45	40 – 45
Vlakheid	40 – 50	30 – 40
Visuele inspectie	40 – 50	30 – 40

Zoals voor de onderhoudsachterstand kan men voor elke provincie de normale noden uitrekenen. In bijlage B wordt de berekening gemaakt zoals beschreven in 4.2.

5.2.1. Normale onderhoudsbehoeften Oost-Vlaanderen

Tabel 5.9 Verdeling normale behoeften van Oost-Vlaanderen eind 2020 volgens net en parameter [M€]

Wegennet	Visuele inspectie	Vlakheid	Spoorvorming	Stroefheid	Som
Wegennet 1	8,5	9,0	0,0	0,0	17,4
Wegennet 2	1,4	2,5	0,1	0,4	4,4
Wegennet 3	8,4	5,2	-0,1	0,5	13,9
Wegennet 4	11,6	10,9	0,2	0,3	23,1
Alle wegen	29,9	27,5	0,2	1,2	58,8

Tabel 5.10 Evolutie van de normale behoefte [M€]

Jaar	N. behoefte
2005/2006	122,1
2007/2008	86,0
2009/2010	146,3
2012	93,7
2014	56,8
2016	78,7
2018	74,5
2020	58,8

Men moet zich realiseren dat waarden in de tabel het resultaat zijn van het mathematische verschil tussen enerzijds de achterstand plus de normale behoefte en anderzijds de achterstand. Dit heeft een invloed op de resultaten.

Dubbeltellingen worden vermeden. Zo zal een wegvak dat volgens een parameter onvoldoende is en volgens een andere parameter matig is uiteindelijk slechts éénmaal geteld worden, en wel bij die parameter waarvan de herstelling het duurst is. Een duurdere ingreep bij de achterstand kan gepaard gaan met een vermindering van de normale behoeften voor de minder dure ingreep als die reeds geteld was bij de achterstand. Het is daarom niet uitgesloten dat sommige behoeften negatief worden, zoals we kunnen zien voor de spoorvorming in tabel 5.9. In de praktijk wilt dit alleszins zeggen dat er daar geen specifieke investeringen voor normaal onderhoud nodig zijn om de spoorvorming te herstellen. De matige secties op vlak van spoorvorming zullen namelijk al aangepakt worden bij het wegwerken van de achterstand. Er wordt immers verondersteld dat de achterstand en de normale behoefte samen worden weggewerkt.

De normale behoefte volgens de nieuwe eenheidsprijzen, **58,8 miljoen €**, verdeeld over 3 jaar, komt overeen met een jaarlijks bedrag van **19,6 miljoen €**. Men kan stellen dat het structureel onderhoud jaarlijks over dit bedrag moet kunnen beschikken om te verhinderen dat de lengte van de wegsecties in een *onvoldoende* toestand zal toenemen.

In tabel 5.11 vindt men de verdeling van de normale onderhoudsbehoeften per parameter.

Tabel 5.11 *Relatieve verdeling van de normale onderhoudsbehoeften volgens parameter*

	Normaal onderhoud [M€]	Relatieve verdeling (%)
Visuele Inspectie	29,9	50,8%
Vlakheid	27,5	46,8%
Spoorvorming	0,2	0,3%
Stroefheid	1,2	2,1%
Som van alle parameters	58,8	100,0%

5.2.2. Normale onderhoudsbehoeften West-Vlaanderen

Tabel 5.12 *Verdeling normale behoeften van West-Vlaanderen eind 2020 volgens net en parameter [M€]*

Wegennet	Visuele inspectie	Vlakheid	Spoor- vorming	Stroefheid	Som
Wegennet 1	7,2	12,6	0,2	0,1	20,1
Wegennet 2	1,8	1,7	0,0	0,0	3,5
Wegennet 3	7,8	8,7	0,2	-0,2	16,6
Wegennet 4	11,1	11,9	0,4	0,1	23,5
Alle wegen	27,9	34,9	0,9	0,1	63,7

Tabel 5.13 *Evolutie van de normale behoefte [M€]*

Jaar	N. behoefte
2005/2006	82,7
2007/2008	78,3
2009/2010	102,5

2012	108,3
2014	63,7
2016	76,9
2018	77,8
2020	63,7

De normale behoefte volgens de nieuwe eenheidsprijzen, **63,7 miljoen €**, verdeeld over 3 jaar, komt overeen met een jaarlijks bedrag van **21,2 miljoen €**. Men kan stellen dat het structureel onderhoud jaarlijks over dit bedrag moet kunnen beschikken om te verhinderen dat de lengte van de wegsecties in een *onvoldoende* toestand zal toenemen.

In tabel 5.14 vindt men de verdeling van de normale onderhoudsbehoeften per parameter.

Tabel 5.14 *Relatieve verdeling van de normale onderhoudsbehoeften volgens parameter*

	Normaal onderhoud [M€]	Relatieve verdeling (%)
Visuele Inspectie	27,9	43,8%
Vlakheid	34,9	54,8%
Spoorvorming	0,9	1,4%
Stroefheid	0,1	0,1%
Som van alle parameters	63,7	100,0%

5.2.4. Samenvattende verdeling normale behoefte

De verdeling volgens provincie vindt men in tabel 5.15.

Tabel 5.15 *Samenvattende verdeling normale behoeften over 3 jaar [M€] per provincie en per net*

Provincie	Wegennet 1	Wegennet 2	Wegennet 3	Wegennet 4	Alle netten	Relatieve verdeling (%)
Oost-Vlaanderen	29,9	27,5	0,2	1,2	58,8	48%
West-Vlaanderen	27,9	34,9	0,9	0,1	63,7	52%

6. Besluit

In het meetjaar 2020 heeft afdeling Wegenbouwkunde van het Agentschap Wegen en Verkeer de staat van de gewestwegen in de provincies Oost- en West-Vlaanderen opgemeten. Omwille van COVID-19 is het in 2020 niet gelukt om de gewestwegen in de provincies Oost- en West-Vlaanderen volledig te meten. De cijfers zijn dus niet representatief voor het volledige wegennet van de betrokken provincies.

Door het meten van de spoorvorming, de stroefheid en de vlakheid en het uitvoeren van een visuele inspectie kon de toestand van de gewestwegen in de twee provincies in kaart worden gebracht. Aan de hand van de parameters spoorvorming en stroefheid wordt de veiligheid van het wegdek beoordeeld. De staat van de structuur van de weg wordt bepaald aan de hand van vlakheidsmetingen en een visuele inspectie.

Wat betreft de veiligheidsparameters zien we een lichte achteruitgang in Oost-Vlaanderen. Voor West-Vlaanderen is er een sterke verbetering van de veiligheidsparameters.

Wat betreft de structuurparameters zien we een sterke verbetering in beide provincies. Wat betreft vlakheid is er een lichte stijging, de cijfers voor de visuele inspectie stijgen sterk.

In beide provincies stijgt de globale beoordeling. Het percentage wegvakken waarvan de globale kwaliteitsindex in de categorie onvoldoende valt is in Oost-Vlaanderen gedaald naar 22%. Ruim 10% van de wegvakken zal binnen 3 jaar ook onvoldoende zijn zonder een grondige onderhoudsbeurt.

In West-Vlaanderen is er ook een daling van het aandeel wegvakken in onvoldoende staat naar 16%. Ook hier zal binnen 3 jaar ruim 9% van het West-Vlaamse wegennet bijkomend in onvoldoende toestand komen zonder structureel onderhoud.

De totale behoefte voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand in Oost-Vlaanderen daalt tot een geïndexeerd bedrag van 125,5 miljoen euro (berekeningsmethode 2020). Deze daling is deels te wijten aan een daling van de kilometerprijs t.o.v. 2019. Om te voorkomen dat de achterstand toeneemt moet jaarlijks een bedrag voor normaal onderhoud worden geïnvesteerd van (geïndexeerd 2020) 58,8 miljoen euro.

De totale behoefte voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand in West-Vlaanderen daalt tot een geïndexeerd bedrag van 108,2 miljoen euro (berekeningsmethode 2020). Deze daling is deels te wijten aan een daling van de kilometerprijs t.o.v. 2019. Om te voorkomen dat de achterstand toeneemt moet jaarlijks een bedrag voor normaal onderhoud worden geïnvesteerd van (geïndexeerd 2020) 63,7 miljoen euro.

In vergelijking met het begin van de metingen met de ARAN (2001/2002) is het wegennet in Oost-Vlaanderen in een slechtere toestand. De laatste meetjaren is er echter wel een sterke verbetering zichtbaar. Voor West-Vlaanderen zitten we momenteel in een betere toestand dan bij de start van de metingen. Een aandachtspunt blijft dat 2020 een onvolledige gegevensset betreft en het dus voorlopige conclusie zijn, definitieve conclusies over de evolutie dienen op langere termijn worden gemaakt. Ook hier zien we de laatste jaren een verbetering van de toestand.

Het aandeel wegen in onvoldoende of matige toestand blijft echter hoog en schommelt rond de 30%. De oorzaak hiervan ligt in het gebrek aan structureel onderhoud. Om de achterstand verder weg te werken en deze evolutie te kenteren moeten de budgetten voor de gewestwegen aanzienlijk verhoogd worden. Hierbij moet prioriteit gegeven worden aan het verhogen van de veiligheid voor de weggebruikers, middels het gebruik van duurzame maatregelen op lange termijn.

Bijlage A: Onderhoudsachterstand 2020 per provincieTabel A.1 *Onderhoudsachterstand 2020 van Oost-Vlaanderen*

			Visuele inspectie	Vlakheid	Spoorvorming	Stroefheid	Totaal onderhoud
Net 1	Lengte:133 km	Achterstand	10,57%	8,21%	2,79%	1,21%	
		Wegingscoëfficiënt	1,00	0,60	0,30	0,15	
	Waarde:169,7 milj euro	Onderhoud	17,94	8,36	1,42	0,31	
Net 2	Lengte:86 km	Achterstand	11,64%	5,59%	4,69%	2,35%	
		Wegingscoëfficiënt	1,00	0,60	0,30	0,15	
	Waarde:82,3 milj euro	Onderhoud	9,58	2,76	1,16	0,29	
Net 3	Lengte:258 km	Achterstand	16,46%	5,49%	2,11%	4,36%	
		Wegingscoëfficiënt	1,00	0,60	0,30	0,15	
	Waarde:144 milj euro	Onderhoud	23,69	4,74	0,91	0,94	
Net 4	Lengte:625 km	Achterstand	12,96%	3,23%	1,01%	3,02%	
		Wegingscoëfficiënt	1,00	0,60	0,30	0,15	
	Waarde:341 milj euro	Onderhoud	44,17	6,60	1,04	1,54	
Totaal: Oost-Vlaanderen			95,38	22,46	4,53	3,08	125,45

Tabel A.2 *Onderhoudsachterstand 2020 van West-Vlaanderen*

			Visuele inspectie	Vlakheid	Spoorvorming	Stroefheid	Totaal onderhoud
Net 1	Lengte:133 km	Onderhoudsnoden	4,98%	8,79%	0,00%	0,13%	
		Wegingscoëfficiënt	1,00	0,60	0,30	0,15	
	Waarde:169 milj euro	Onderhoud	8,45	8,95	0,00	0,03	
Net 2	Lengte:86 km	Onderhoudsnoden	1,70%	4,96%	0,35%	3,53%	
		Wegingscoëfficiënt	1,00	0,60	0,30	0,15	
	Waarde:82,3 milj euro	Onderhoud	1,40	2,45	0,09	0,44	
Net 3	Lengte:258 km	Onderhoudsnoden	5,82%	6,03%	-0,29%	2,13%	
		Wegingscoëfficiënt	1,00	0,60	0,30	0,15	
	Waarde:144 milj euro	Onderhoud	8,37	5,20	-0,12	0,46	
Net 4	Lengte:625 km	Onderhoudsnoden	3,41%	5,34%	0,20%	0,60%	
		Wegingscoëfficiënt	1,00	0,60	0,30	0,15	
	Waarde:341 milj euro	Onderhoud	11,64	10,91	0,20	0,31	
Totaal: Oost-Vlaanderen			29,86	27,51	0,17	1,24	58,78

Bijlage B: Normale onderhoudsbehoeften 2020 per provincie

Tabel B.1 Normale onderhoudsbehoeften 2020 van Oost-Vlaanderen

			Visuele inspectie	Vlakheid	Spoorvorming	Stroefheid	Totaal onderhoud
Net 1	Lengte:166 km	Achterstand	6,49%	10,55%	0,64%	4,55%	
		Wegingscoëfficiënt	1,00	0,60	0,30	0,15	
	Waarde:211,8 milj euro	Onderhoud	13,74	13,40	0,41	1,45	
Net 2	Lengte:58 km	Achterstand	2,14%	5,10%	0,24%	0,00%	
		Wegingscoëfficiënt	1,00	0,60	0,30	0,15	
	Waarde:55,5 milj euro	Onderhoud	1,19	1,70	0,04	0,00	
Net 3	Lengte:383 km	Achterstand	11,45%	6,50%	2,32%	2,41%	
		Wegingscoëfficiënt	1,00	0,60	0,30	0,15	
	Waarde:213,6 milj euro	Onderhoud	24,47	8,33	1,49	0,77	
Net 4	Lengte:715 km	Achterstand	8,01%	2,88%	1,00%	3,56%	
		Wegingscoëfficiënt	1,00	0,60	0,30	0,15	
	Waarde:390 milj euro	Onderhoud	31,23	6,74	1,17	2,08	
Totaal: West-Vlaanderen			70,63	30,17	3,11	4,30	108,21

Tabel B.2 Normale onderhoudsbehoeften 2020 van West-Vlaanderen

			Visuele inspectie	Vlakheid	Spoorvorming	Stroefheid	Totaal onderhoud
Net 1	Lengte:166 km	Onderhoudsnoden	3,38%	9,91%	0,29%	0,46%	
		Wegingscoëfficiënt	1,00	0,60	0,30	0,15	
	Waarde:211,8 milj euro	Onderhoud	7,17	12,60	0,19	0,14	
Net 2	Lengte:58 km	Onderhoudsnoden	3,27%	4,95%	0,24%	0,00%	
		Wegingscoëfficiënt	1,00	0,60	0,30	0,15	
	Waarde:55,5 milj euro	Onderhoud	1,82	1,65	0,04	0,00	
Net 3	Lengte:383 km	Onderhoudsnoden	3,66%	6,76%	0,36%	-0,50%	
		Wegingscoëfficiënt	1,00	0,60	0,30	0,15	
	Waarde:213,6 milj euro	Onderhoud	7,82	8,67	0,23	-0,16	
Net 4	Lengte:715 km	Onderhoudsnoden	2,84%	5,10%	0,35%	0,13%	
		Wegingscoëfficiënt	1,00	0,60	0,30	0,15	
	Waarde:390 milj euro	Onderhoud	11,08	11,94	0,40	0,07	
Totaal: West-Vlaanderen			27,89	34,86	0,86	0,05	63,66

Bijlage C: Beschrijving van de meettoestellen

C.1 De ARAN

In 2000 is een eerste multifunctioneel meettoestel ARAN aangekocht. Vanaf 2014 wordt er echter gemeten met een geheel nieuw ARAN-voertuig. De ARAN rijdt het wegennet af aan een snelheid van maximaal 90 km/u, en meet met een zeer hoge nauwkeurigheid verschillende parameters op die de toestand van de weg uitdrukken.



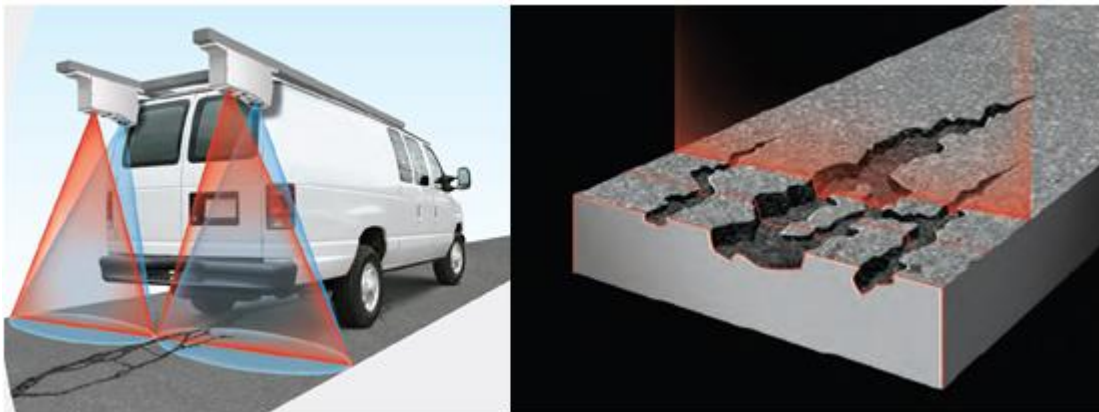
Figuur C.1 ARAN-meetwagen

C.1.1 LCMS systeem

De ARAN maakt onder meer gebruik van een LCMS-systeem (fig. C.2). Dit is een dubbele infraroodlaser die een dwarslijn van 4 meter op het wegdek projecteert. Een infraroodcamera meet de reflectie van deze lijn. Zo wordt de gehele breedte van de rijstrook opgemeten als een dwarsprofiel van 4.000 punten. In elk punt krijg je een nauwkeurige waarde van de lichtweerkaatsing (vergelijkbaar met een camerapixel) én van de diepte. Per seconde worden 5.600 van deze profielen opgemeten, bij 90 km/u betekent dat één profiel om de 4,5 mm. Dit alles maakt het mogelijk om volledige 2D- en 3D-beelden van het oppervlak te maken (zie fig. C.3).



Figuur C.2 Laser Crack Measurement System (LCMS) op de ARAN.



Figuur C.3 Werkingsprincipe LCMS.

Met behulp van gespecialiseerde software wordt hieruit de **spoorvormingsdiepte** bepaald. De langse markeringen worden gedetecteerd, zo kan men de rijstrookbreedte correct inschatten. Ook kan de software de scheuren en putten in de verharding detecteren, wat de basis vormt voor de **visuele beoordeling**.

Voor de uitgebreide LCMS-dataset worden continu nieuwe algoritmes ontwikkeld en verbeterd.

Omwille van het gebruik van infraroodstraling is de meting met LCMS volledig onafhankelijk van de lichtomstandigheden.

C1.2 Vlakheids- en textuurlaser SDP

Achteraan het voertuig bevinden zich 2 accelerometers voor de verticale beweging van het voertuig, gecombineerd met 3 puntlasers van 64 kHz. Daarmee wordt het langsprofiel opgemeten. De accelerometers leveren de nodige informatie voor de midden- en lange golflengten, terwijl de laser voor de gegevens voor de korte golflengten zorgt. Door beide technieken te combineren, kunnen oneffenheden in een bijzonder uitgebreid golflengtegebied worden gemeten. Door de plaatsing van de lasers krijgt men waarden in beide wielsporen en in het midden van het voertuig.

Op basis van dit langsprofiel wordt de **vlakheid** bepaald volgens het algoritme beschreven onder bijlage D.1. Ook kan men de **textuur** (Mean Profile Depth) berekenen, wat voor contractuele metingen op beton gebruikt wordt.

Het gemeten profiel kan ook informatie verschaffen over zeer plaatselijke oneffenheden zoals **trapvorming** (“faulting”) tussen betonplaten.

C.1.3 Overige ARAN-componenten

De ARAN bevat een **afstandsmeter** (DMI) op de wielas, die de afgelegde afstand tot 0,02 % nauwkeurig bepaalt. De geavanceerde (*military grade*) **GPS** met 2 antennes registreert de precieze locatie van het voertuig. Dit systeem wordt aangevuld door een inertiael meetsysteem (**IMU**), bestaande uit 3 accelerometers (één voor elke ruimtelijke as), en 3 optische gyroscopen (*idem*). Tot slot bepalen 4 ultrasone sensoren (**grade**) op de hoeken van het voertuig de afstand tot de weg.

De combinatie van DMI, GPS, IMU en grade zorgt voor een plaatsbepaling met een nauwkeurigheid van 0,3 m. Bovendien kent men op elk moment de langs- en dwarshelling van de weg, en de oriëntatie. Wanneer de GPS zou wegvallen (bv. wanneer de ARAN door een tunnel rijdt), zorgen de overige systemen ervoor dat continuïteit van de plaatsbepaling verzekerd is.

Tot slot bevat de ARAN ook een **HD-camera** waarmee om de 5 m een beeld van de weg en wegomgeving wordt gemaakt. Dit is nuttig voor de verificatie van de metingen en afstanden, en om een beeld te krijgen van de situatie ter plaatse.

C.2 De SKM

De SKM-vrachtwagen (Seitenkraftmessverfahren) wordt gebruikt op de **stroefheid** van een weg te meten. Het is ontwikkeld door het Duitse IWS Messtechnik en aangekocht in 2017.

Het meetwiel vormt een hoek van 20° met de rijrichting. Het wiel wordt tijdens het rijden neergelaten en met een bepaalde kracht op het wegdek gedrukt. Als gevolg hiervan ondervindt het een zijdelingse kracht, die kan omgerekend worden tot de dwarswrijvingscoëfficiënt, een maat voor de stroefheid.

De SKM beschikt over een watertank van 6500 liter. Een spuitsysteem verbonden met een waterpomp brengt een waterfilm vóór het meetwiel aan. Zo wordt steeds de natte stroefheid (d.i. de stroefheid bij regenweer) bepaald.

Lichte regen of een vochtig wegdek schaden de meting niet. Zware regenval maakt een gecontroleerde waterfilm echter onmogelijk en verhindert de meting.

Het toestel heeft een bereik van ongeveer 110 km met een volle watertank.



Figuur C.6 SKM

De SKM wordt gebruikt bij een constante meetsnelheid van 80 km/h op A-wegen, en 50 km/u op de N-wegen. Er worden zowel systematische als contractuele metingen uitgevoerd.

De SKM heeft ook een textuursensor waarmee de Mean Profile Depth kan bepaald worden, een waarde voor de textuur ('grofheid') van het oppervlak.

Iets meer uitleg over het meetprincipe vindt men in D.2.

C.3 De Griptester

De Griptester meet eveneens de stroefheid en wordt gebruikt op plaatsen waar de SCRIM de benodigde snelheid niet kan halen, bv. op rotondes of in doortochten. Het is een kleiner toestel, dat wordt getrokken door een voertuig waarin tevens een watertank zit.

Er wordt een waterfilm gespoten vlak voor het meetwiel. Gezien de kleinere tank is een bereik van ongeveer 8 km mogelijk.

De snelheid is vastgelegd op 20 km/u.



Figuur C.7 *Griptester*

Bijlage D: Enkele begrippen

D.1 Vlakheid

Om de **langsvlakheid** van een weg te analyseren, wordt er uitgegaan van het gemeten profiel. Er bestaan verschillende analysetechnieken, die steeds uitgaan van de golflengten die in het profiel voorkomen. In wat volgt, wordt een **vlakheidscoëfficiënt** bepaald voor één bepaalde “basisgolflengte”.

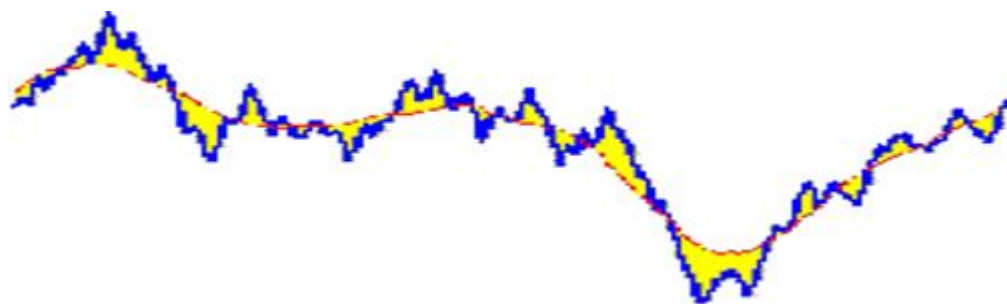
De vlakheidscoëfficiënt wordt bepaald door de afwijking ten opzichte van een gemiddeld profiel te berekenen. Voor de bepaling van dit profiel wordt in elk punt het gemiddelde over de beschouwde basisgolflengte berekend; met andere woorden: er wordt met een glijdend gemiddelde gewerkt.

De vlakheidscoëfficiënt is de afwijking van het profiel t.o.v. het glijdend gemiddelde en stemt overeen met de helft van de totale oppervlakte van de gele vlakken in de onderstaande figuren. Hij wordt berekend over een bepaalde eenheidslengte van de weg – in principe over 100 m. Vandaar dat de vlakheidscoëfficiënt in mm^2/hm wordt uitgedrukt.

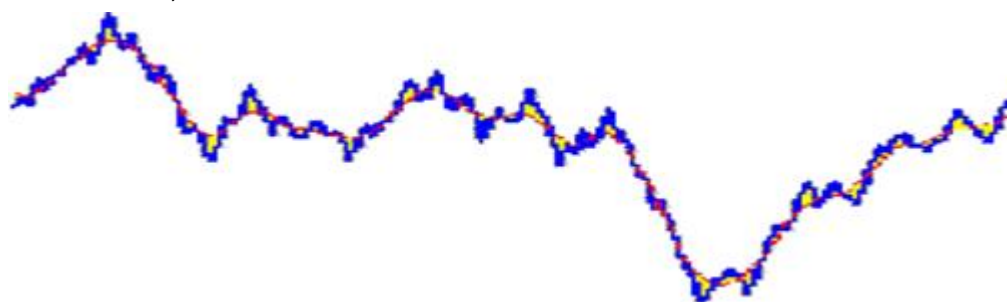
Het is duidelijk dat het gemiddelde profiel beter bij het originele lengteprofiel zal aansluiten, als een kortere golflengte wordt gekozen. De afwijking zal dan kleiner zijn, en de vlakheidscoëfficiënt dus ook. De eisen die we daaraan stellen zijn uiteraard ook kleiner.

Fysisch bekeken stemt de golflengte waarover het lengteprofiel geanalyseerd wordt overeen met de aard van de onvlakheden. De vlakheidscoëfficiënt bij een golflengte van 2,5 m ($VC_{2,5}$) geeft de onvlakheden weer die gemeten worden met de lat van 3 m, en een golflengte van 10 m (VC_{10}) stemt overeen met het meetbereik van een vroeger gebruikt toestel (de viagraaf). De VC_{40} drukt dan weer de lange onvlakheden uit, vooral van belang bij hogere snelheden.

Voor het bepalen van de index worden de verschillende VC's eerst samengevoegd tot één globale coëfficiënt. De index wordt vervolgens daarop berekend.



Korte golf: VC2,5



Figuur D.1 Meetprincipe vlakheid

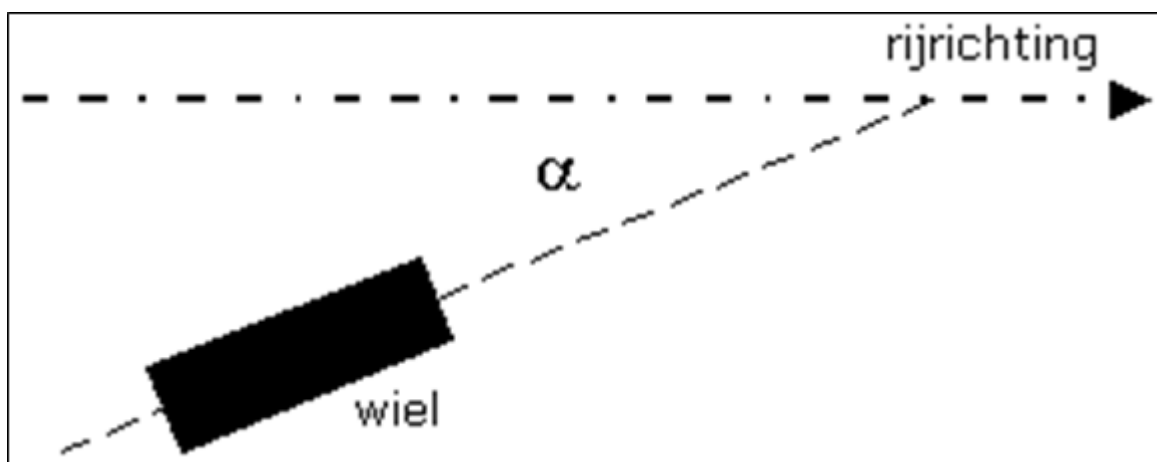
D.2 Stroefheid

De stroefheid wordt gekenmerkt door een **wrijvingscoëfficiënt** van de verharding.

Afhankelijk van het meetsysteem spreekt men van een dwarse wrijvingscoëfficiënt (DWC) of een langse wrijvingscoëfficiënt (LWC).

De SCRIM meet de **dwarswrijvingscoëfficiënt (DWC)**. Deze wordt gedefinieerd als de verhouding van de horizontale kracht tot de verticale kracht die het wiel van het meettoestel op de verharding uitoefent. Een vrij rollend wiel wordt onder een hoek van 20° t.o.v. de rijrichting op het wegdek gedrukt. Men meet de horizontale kracht die hierdoor op een sensor wordt uitgeoefend. Deze kracht is, rekening houdend met de geometrie van het meetsysteem, evenredig met de wrijving.

$$DWC = \frac{\text{Horizontale kracht}}{\text{Verticale belasting}}$$



Figuur D.2 Meetprincipe van de stroefheid

De GripTester meet de **langswrijving (LWC)**. Hier is de hoek $\alpha = 0^\circ$. Ook wordt het wiel vertraagd zodat er 15 % glijding met het wegdek optreedt. De kracht, benodigd voor het afremmen van het wiel, wordt gemeten. Hieruit wordt de LWC berekend.

Uit vergelijkende metingen met de SCRIM werd een **correlatie** opgesteld:

$$DWC_{eq} = \frac{LWC}{0,011255}$$

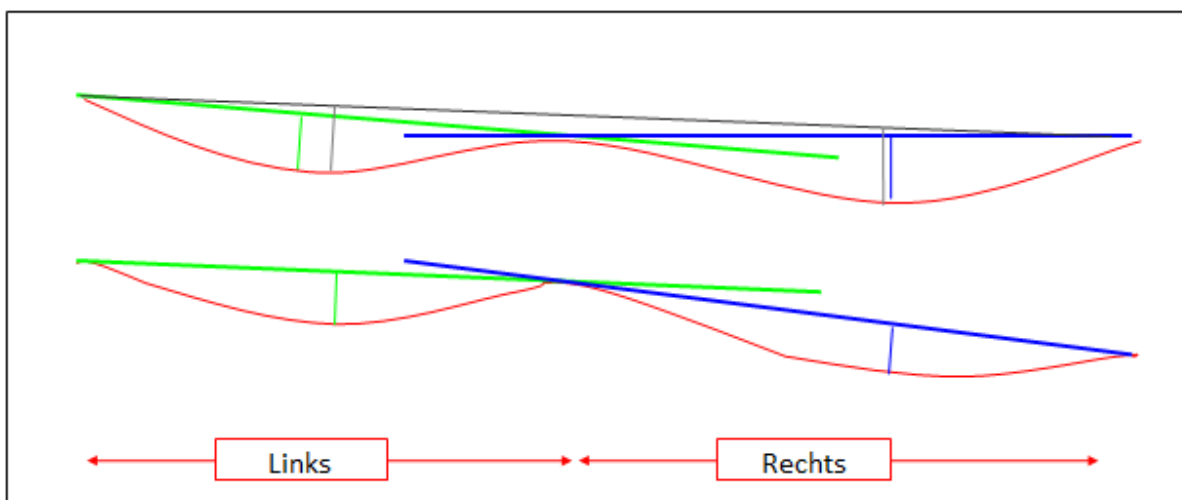
Met deze formule worden de GripTester-waarden, als er op die plaats geen geldige SKM-waarde bestaat, omgerekend naar equivalente waarden DWC_{eq} , waarna deze samen worden verwerkt.

D.3 Spoorvorming

Het **dwarsprofiel** wordt opgemeten. Voor de berekening van de spoordiepte kan men twee principes volgen:

1. het **draadprincipe**: een fictieve draad wordt over de rijstrook gespannen. Men berekent, voor elk rijspoor, het maximaal verschil tussen draad en wegverharding.
2. het **latprincipe**: er wordt een fictieve lat op de verharding gelegd, één voor elk wielspoor.

⇒ Opmerking: Indien het midden hoger is dan het gemiddelde van de beide rijstrookranden, dan is er tussen deze twee principes geen verschil. Is het midden lager, dan is de spoorvormingswaarde hoger bij het draadprincipe.



Figuur D.3 Meetprincipe van de spoorvorming: draadprincipe (boven) en latprincipe (onder)

In de ARAN-software gebruiken we het latprincipe.

Men kan kiezen voor een vaste rijstrookbreedte waarover gerekend wordt (bv. 3 m), maar dan loopt men het gevaar dat men de lat op een wegmarkering legt, of dat een greppel wordt meegeteld. Daarom wordt in elk profiel gebruik gemaakt van de automatische detectie van de wegmarkering. De rand van de lat zal dan altijd langs de binnenkant van de markering gelegd worden.