

Departement Openbare Werken mag niet het departement Justitie van Vlaanderen worden.

De problemen in het federale departement Justitie zijn nagenoeg bekend; te weinig middelen, grote achterstanden, personeelsproblemen, verouderde apparatuur, te weinig cellen, en zo kunnen we nog wel even doorgaan. Het departement openbare werken en meer bepaald de Administratie Wegen en verkeer van de Vlaamse Overheid dreigt dezelfde kant uit te gaan.

Het slechte weer van de voorbije maanden, de aanhoudende koude en sneeuw heeft de Administratie Wegen en Verkeer en het departement Openbare Werken letterlijk in de kou gezet. Nagenoeg alle gewestwegen zijn in erbarmelijke staat, onze autosnelwegen zijn een lappendeken en een aaneenschakeling van putten waar chauffeurs dagelijks geconfronteerd worden met klapbanden, kapotte voorruiters door opspringende steentjes en – op sommige stroken – zwalpen tussen de spoorvorming. Veilig is anders en dat terwijl Vlaanderen zich wil profileren als de logistieke draaischijf van Europa.

Wij hebben een uitgebreid wegennet, we hebben een spoorwegennet en waterwegennet, we hebben logistieke poorten zoals havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge. We hebben luchthavens en goede oost – west en noord – zuid verbindingen. We hebben alle troeven in handen om die logistieke roeping waar te maken. Maar, pijnlijk zijn onze structurele files en nog pijnlijker de recordfiles, onlangs nog tot 1000 km terwijl nauwelijks de helft van Vlaanderen last had van sneeuwval.

Even pijnlijk waren de beelden van hoe we de problemen trachten aan te pakken. Met een truweeltje en een kookpot met warmasfalt op een kleine camionette moesten 2 arbeiders de E313, dé economische slagader van Vlaanderen als het op vrachtvervoer aankomt, de gaatjes gaan vullen. Wat een dag of twee zou duren heeft meer dan een week gezorgd voor, opnieuw, fileleed. En nog is de kommer en kwel niet voorbij. Zaterdag 13/02 moesten wegenwerkers de E314 tussen Genk en Maasmechelen gaan repareren. Ze zijn moeten stoppen bij gebrek aan voldoende koud asfalt.

Het ontbreekt Vlaanderen aan een structurele en toekomstgerichte aanpak van haar wegennet. De minister beloofde 100 miljoen euro extra voor wegenonderhoud. Dit geld is blijkbaar enkel voor herstelling van autosnelwegen, de andere gewestwegen blijven ‘kaas met gaten’.

Een druppel op een gloeiende plaat.

Vlaanderen kan voor haar 4952 km gewestwegen, 916 km autosnelwegen en 420 km op- en afritten beschikken over 28 districten die moeten instaan voor het onderhoud van de gewestwegen. Dit is gemiddeld 224 km weg per district. De regel is elk jaar 10% van onze wegen te hernieuwen, dus om de 10 jaar een nieuw wegdek. Dit komt neer op ca. 22,4 km per district, maar er zijn maar middelen voor 3 km per district per jaar. De 100 miljoen extra van Mevrouw Crevits betekent dat elk district in de toekomst 7 kilometer per jaar kan aanpakken terwijl er middelen nodig zijn voor minstens 22,4 km per district per jaar.

Gevolg, er zal altijd een structurele achterstand in het onderhoud van onze wegen blijven bestaan. Erger nog. De achterstand zal steeds groter worden met als gevolg dat onze economische welvaart, die mede afhankelijk is van onze infrastructuur, straks even geleidelijk zal wegebben als het asfalt op onze wegen. Bedrijven zullen niet meer in Vlaanderen

investeren, zullen niet meer zorgen voor tewerkstelling in Vlaanderen maar gaan zich elders in Europa vestigen waar wel werk wordt gemaakt van degelijke infrastructuur.

Bovendien kijkt Vlaanderen niet verder dan de wegzate breed is. Oude expreswegen worden heraangelegd met veiligheid als voornaamste prioriteit. Dit moet en is noodzakelijk. Maar men vergeet tegelijkertijd te zorgen voor de opvang van het verkeer dat andere uitwegen zoekt. Een mooi voorbeeld daarvan zijn de herinrichting van de N2 (Brussel – Leuven – Hasselt) en de N19 – N10 (Leuven – Aarschot – Diest). De herinrichting van beide N-wegen heeft gezorgd voor een bijna explosieve toename van het verkeer op de E313 die echter onvoldoende capaciteit heeft om dat verkeer op piekmomenten, spitsuren, te slikken. Gevolg, dagelijks fileleed voor al wie pendelt vanuit Limburg en het oostelijk deel van Vlaams – Brabant richting Leuven en Brussel en 's avonds in tegenovergestelde richting hetzelfde probleem.

Gevolg: automobilisten zoeken sluiptwegen, zorgen opnieuw voor verkeersonveilige situaties in dorpskernen die helemaal niet uitgerust zijn om pendelverkeer op te vangen en de vicieuze cirkel is rond.

Ons verkeersbeleid moet dringend op een andere manier aangepakt worden. We hebben dringend nood aan structureel onderhoud van ons wegennet en aan een visie die verder kijkt dan een weg lang of breed is. Een visie die de logistieke roeping van Vlaanderen helpt uitbouwen met oog voor de leefbaarheid van onze woonkernen. Anders dreigt een totaal verkeersinfarct met hartstilstand en een economische woestijn als gevolg.

De gevolgen van achterstanden bij justitie voor onze economie zijn beperkt. De gevolgen van achterstanden in onderhoud en uitbouw van onze wegen en gebrek aan visie op de uitbouw van onze wegeninfrastructuur zijn dodelijk voor onze welvaart. Het is hoog tijd dat de minister van Openbare werken en Mobiliteit en de Vlaamse regering werk maken van werk en investeren in de toekomst van Vlaanderen.