

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1180
van **WIM VERHEYDEN**
datum: 12 mei 2021

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Slechte staat wegen - Aanpak

België heeft de slechtste wegen van West-Europa. Dat blijkt uit een onderzoek van het Wereld Economisch Forum. Het Wereld Economisch Forum bevraagt regelmatig bedrijfsleiders over de stand van hun land. Bij het vakje 'kwaliteit van de wegen' scoort België in de laatste update van 2018 opvallend slecht. Een van de oorzaken is dat er zeer veel vrachtwagens op onze wegen rijden, en ook de jarenlange verwaarlozing door hogere overheden speelt een rol. Volgens specialisten zijn we een deel van de achterstand aan het inhalen, maar is het te duur om iets aan de kern van het probleem te doen. Zo werd bijvoorbeeld een putje in het wegdek dichtgegooid, maar het fundament van de scheur werd niet aangepakt.

Vlaanderen is ondertussen sedert tien jaar aan een inhaalbeweging bezig. Men doet ondertussen veel meer dan alleen maar de topklaag vervangen. Vaak wordt nu de bovenste tien centimeter asfalt helemaal vernieuwd, maar ook dat is nog niet voldoende. Het probleem zit namelijk vaak dieper dan die bovenste tien centimeter en vaak moet dan ook het fundament van de weg aangepakt worden. Dat is per herstelling echter zeer duur, waardoor men minder noodzakelijke herstellingen kan doen.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) legt dus eigenlijk een nieuwe laag asfalt op iets dat versleten is. Om het probleem helemaal aan te pakken, zou ook het fundament moeten worden vernieuwd.

Omwille van de achterstand uit het verleden kiest de Vlaamse Regering momenteel noodgedwongen voor een middenweg.

Volgens specialisten zijn er drie mogelijke oplossingen. Zo zou een vermindering van het aantal wegen een besparing voor de overheid kunnen betekenen. Een tweede mogelijke oplossing ziet men in een uitbreiding van het systeem van de kilometerheffing, waardoor vrachtwagens minder gemakkelijk de kleinere wegen zouden gebruiken. Als derde oplossing zou men ervoor kunnen kiezen om het onderhoud van een weg voor tien à twaalf jaar aan één bedrijf uit te besteden. Vandaag moet er voor grondige onderhoudswerken aan het wegdek een openbare aanbesteding worden uitgeschreven. De kwaliteitsnormen voor die opdrachten zijn wel streng, maar los daarvan is het toch altijd de goedkoopste die het werk mag uitvoeren. Als men één bedrijf voor een langere tijd verantwoordelijk maakt voor een weg, zou dat probleem zich veel minder stellen.

1. Vooral het niet aanpakken van de fundamenteën van onze wegen leidt ertoe dat die wegen van minder goede kwaliteit zijn.

Is de minister van plan meer in te zetten op het fundamenteel herstel van onze wegen?

2. Is de minister van plan voor het onderhoud van onze wegen korter op de bal te spelen en een periodiek onderhoudsprogramma in te voeren?
3. Zal de minister rekening houden met de aanbevelingen van de specialisten en zo ja, welke van de drie bovenvermelde mogelijke oplossingen draagt de voorkeur van de minister weg?

LYDIA PEETERS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

ANTWOORD

op vraag nr. 1180 van 12 mei 2021

van **WIM VERHEYDEN**

Ik verwijs naar mijn antwoord op uw schriftelijke vraag nr. 971 van 31 maart 2021.