

newsmonkey.be

Date : **26/01/2016**
Page : --
Periodicity : **Continuous**
Journalist : --

Circulation : **60279**
Audience : **60279**
Size : --



<http://newsmonkey.be/article/63037>

nu zelfs tol, na jarenlang ondermaats onderhoud door Brusselse regering

analyseNiets minder dan een economische ramp is het, de Brusselse tunnels die dicht moeten. Nochtans zijn specialisten duidelijk: het had nooit zover moeten komen. De oorzaak? Slecht onderhoud door de Brusselse regering. En nu dreigt diezelfde regering, met boegbeeld Pascal Smet (sp.a) met een tol om alles te betalen.



© Istock

Brussel moet één van de weinige steden ter wereld zijn, waar plots na 23 uur 's avonds een soort 'tunnelverbod' geldt: quasi altijd ben je dan als autobestuurder verplicht grote omwegen te maken omdat de tunnels weer afgesloten zijn. En het strafste van al? Dat systematisch afsluiten van de tunnels blijkt nu helemaal niet geweest te zijn voor grondig onderhoud. Neen, het gaat steeds om oppervlakkige werken of gewoon schoonmaakacties. Systematisch zijn de tunnels slecht onderhouden.

De basisstructuur van de tunnels in Brussel is systematisch verwaarloosd, men is dat in de hoofdstad gewoon "vergeten". Dat laat Marc Peeters, de voorzitter van VBA, de koepelorganisatie van de grote bouwgroepen in België verstaan in De Tijd. Want, hoewel de tunnels al behoorlijk oud zijn (ze zijn in de jaren 50 aangelegd) kunnen ze perfect 100 jaar meegaan. Alleen, dan moeten ze dus wel onderhouden worden. En dat is gewoon nagelaten.

Politieke keuze

Alles wijst erop dat dat ook gewoon een politieke keuze is geweest in Brussel. Sp.a'er Pascal Smet, de Brusselse minister van Mobiliteit, duidde vanmorgen op Radio 1 nog eens wat volgens hem het probleem is van "auto's en Brussel". "Er komen elke dag gigantisch veel wagens naar de hoofdstad Andere overheden geven enorme subsidies aan bedrijfswagens. Er is een fiscale politiek die stimuleert om op het platteland te blijven wonen. En er is geen deftig voorstadsnet met het openbaar vervoer", zo zei Smet. Wat hij net niet zei: de Brusselse regering gebruikt haar (wan)beleid op vlak van mobiliteit als afdreiging voor de andere gewesten én als ontrading voor de automobilist. Met grote ellende voor wagens tot gevolg, en enorme economische schade voor iedereen die in de hoofdstad werkt.

"Over een periode van 30 jaar moet men jaarlijks gemiddeld 2,5 procent van de oorspronkelijke investering uitgegeven aan het structurele onderhoud om de conditie van de tunnel optimaal te houden. Nergens is het onderhoud zo belangrijk als bij een tunnel. Bij een weg of een brug is per jaar maar 1 à 1,5 procent van de initiële investering nodig", zo legt Marc Peeters, de baas van de koepel van bouwgroepen verder uit. In Brussel is dat helemaal niet gebeurd. Er is in 6 jaar tijd amper 85 miljoen euro aan onderhoud van tunnels uitgegeven, terwijl er 1,4 miljard euro naar openbaar vervoer ging in de hoofdstad.

Tunnels renoveren, en dan lekker tol heffen

Over de exacte kostprijs van het opknappen van de tunnels blijft Smet bijzonder vaag. "Tussen de 500 miljoen en het miljard euro", klinkt het nu. Zowel Laurette Onkelinx (PS) als Didier Reynders (MR), twee Brusselse boegbeelden, opperden al dat Vlaanderen moet meebetalen. Maar de N-VA wil daar absoluut niet van weten. Want bij de zesde staatshervorming ging er al 461 miljoen euro extra naar Brussel, met onder meer de expliciete bedoeling om de kosten van pendelaars te compenseren. Die bedroeg in 2015 zo'n 135 miljoen euro en zal nog stijgen.

Smet zelf wijst extra geld van Vlaanderen ook af. "Niet nodig", zei hij. Maar de sp.a-minister overweegt wel om een tolheffing in te voeren. Want de tunnels renoveren zou deels met privé-geld kunnen gebeuren. "We onderzoeken of we voor een privaat-publieke samenwerking gaan. En als we met privé werken, is tolgeld niet uitgesloten. Maar in ieder geval hebben we geen geld van het Vlaamse of Waalse gewest nodig." Ook tolgeld zou uiteraard perfect in de ontradingpolitiek voor wagens passen.

De economische spelers reageren ondertussen woest. "Het is beter voor iedereen om Brussel te verlaten", zegt topman Olivier Willocx van de Brusselse kamer van koophandel. "Dat drie tunnels platliggen, is geen toeval of ongeluk. Het is gewoon een teken dat er twintig jaar niet geïnvesteerd is in het onderhoud van de tunnels. Het maakt me niets uit of dat vooral de Brusselaars of de Vlaamse pendelaars treft. De mensen moeten toegang hebben tot hun job."

Ook Voka, de Vlaamse werkgeversorganisatie, is vernietigend: "Een sluiting van de tunnels naar het centrum van de hoofdstad zou een catastrofe betekenen voor de bereikbaarheid van Brussel. Het zou de rol van het Brussels Gewest als hoofdstedelijk en internationaal centrum zwaar onder druk zetten."



© Istock