

Warum, wieso: zijn er in Duitsland zoveel Baustellen?

Wat je altijd al over Duitsland wilde weten maar nooit durfde te vragen

[Achtergrond](#) - 13 juli 2021 - Auteur: Jesse Oude Egberink

Mensen die door Duitsland rijden verbazen zich soms als ze stuiten op een berucht Duits fenomeen: de *Baustelle*. Hele wegen zijn afgezet, zonder dat er ook maar één iemand aan het werk lijkt te zijn. Het lijkt alsof er in Duitsland erg veel - maar vooral ook zeer traag - aan de weg wordt gewerkt.

Zoveel werk aan de weg, dat heeft gevolgen. Volgens experts zijn *Baustellen* verantwoordelijk voor een derde van alle files in Duitsland. De ADAC (de Duitse ANWB) [heeft berekend](#) dat in 2018 zo'n 500.000 kilometer file aan wegwerkzaamheden was te wijten, onder andere doordat op afgezette wegen meer ongelukken gebeuren.

Dat er zoveel onderhoud nodig is, komt in de eerste plaats door Duitslands centrale ligging, aldus verkeersexpert Michael Schreckenbergh van de Universiteit Duisburg-Essen in gesprek met Duitslandweb. Schreckenbergh is een autoriteit op het gebied van files. "Vanuit alle windrichtingen rijdt heel Europa door Duitsland. Ongeveer 10 procent van het verkeer op de Duitse wegen bestaat uit vrachtwagens, en juist die zorgen voor een zware belasting van het wegennetwerk".

"Bovendien is het onderhoud aan Duitse wegen jarenlang verwaarloosd. Dat moet nu allemaal worden ingehaald", zegt Schreckenbergh. In de laatste zomer voor de coronacrisis [meldde het Duitse ministerie van Verkeer](#) dat een derde van de *Bundesstraßen* (rijkswegen) en 15 procent van de *Autobahnen* in een slechte toestand verkeerde. Daarom zal er ook in de komende jaren nog veel aan de wegen worden gewerkt. Volgens Michael Schreckenbergh wordt op dit moment aan ongeveer 10 procent van de Duitse wegen gewerkt.

Bij bruggen is dat het beste te zien. "Bruggen takelen relatief snel af, en als er aan een brug wordt gebouwd, zorgt dat direct voor veel verkeershinder", aldus Schreckenbergh. Volgens hem is dat het beste te zien in het Rijnland. Door de grote rivieren zijn daar veel bruggen en door de industriële en economische

aantrekkingskracht van het Rijn-Ruhrgebied is er veel (vracht)verkeer. Mede daardoor zijn in Noordrijn-Westfalen [de meeste Baustellen te vinden](#).

Versplintering

Behalve dat er in Duitsland erg veel *Baustellen* zijn, lijkt het of er vooral ook erg langzaam wordt gewerkt. Volgens Schreckenbergt is versplintering daarvoor de belangrijkste reden. "Voor elk onderdeel van de wegwerkzaamheden worden verschillende ondernemingen aangenomen. Zo wordt de vangrail door een ander bedrijf aangelegd dan de wegmarkering." Die versplintering is volgens Schreckenbergt een keuze van de politiek. Op deze manier moeten ook middelgrote bedrijven de kans krijgen om opdrachten binnen te slepen.



Waarom betalen Duitsers nog vaak met

contant geld? Waarom mag je op de Duitse Autobahn zo hard rijden? In de serie 'Warum, wieso?' zoeken we antwoorden op vragen over Duitse eigenaardigheden.

Door de versplintering is coördinatie lastig, en komen er gaten in de planning. "Dan ligt het asfalt bij wijze van spreken al klaar, maar komt het bedrijf dat voor de wegmarkering of vangrails zorgt pas twee maanden later", zegt Schreckenbergt. "Wat je ook vaak ziet is dat er niet genoeg personeel of materiaal voorhanden is."

Bouwbedrijven [zetten soms wegen alvast af](#) om het contract niet te schenden, ook al kunnen ze nog lang niet aan de werkzaamheden beginnen. "Voor die ondernemingen is het efficiënter om de hele weg gelijk in één keer af te zetten, terwijl er natuurlijk niet direct overal gewerkt kan worden", aldus Schreckenbergt.

Nederland

Volgens Schreckenbergt gaat dat in Nederland anders: "In Nederland is er veel meer geld beschikbaar. Ook is de organisatiestructuur in Nederland veel beter. Die is er echt op gericht om het verkeer zo min mogelijk te hinderen. Doordat Nederland zo klein is, is de druk hoog om zo efficiënt mogelijk te werken aan de

weg, anders loopt direct het hele verkeer vast.”

Dat onderschrijft ook Antoine van Wees, planner bij het Nederlandse wegenbouwbedrijf Geba, dat actief is in zowel Nederland, Duitsland als België: “In Nederland wordt 24 uur per dag, 7 dagen per week doorgewerkt, vaak door drie ploegen die elkaar efficiënt afwisselen. Als wij nog bezig zijn met het aanleggen van het asfalt zijn ze aan het begin van de weg al bezig met de wegmarkering. Ook de besluitvorming is bij ons veel sneller.”

In Duitsland gaat het bouwen ook trager doordat er, anders dan in Nederland, nog maar weinig in de nacht wordt gewerkt. “In de nacht bouwen is erg duur omdat de hele boel moet worden verlicht”, aldus Schreckenber. Ook zijn de loonkosten in de nacht [tot wel 20 procent hoger](#). Daar sluit Van Wees zich bij aan: “In Duitsland wordt ook nauwelijks in het weekend gewerkt, op zondag al helemaal niet. Alleen voor hele speciale klussen werken ze in Duitsland in het weekend door, dat is in Nederland wel anders.”

Volgens Van Wees zijn de wegen in Duitsland ook anders opgebouwd. “Een weg bestaat uit meerdere lagen. Als we in Nederland het wegdek vernieuwen, frezen we maar één of twee lagen asfalt weg, daar doen we ongeveer twee á drie dagen over. In Duitsland bouwen ze de weg daarentegen helemaal vanaf de zandbodem opnieuw op.” Ook de materiaalkeuze vormt volgens hem het bouwproces: “In Duitsland werken ze met name op bruggen nog veel met beton en gietasfalt. Dat is waterdicht maar duurt veel langer om aan te leggen.”

Als oplossing voor de trage wegwerkzaamheden stelt Schreckenber een neutrale instantie op nationaal niveau voor. “Nu zit er helemaal niets tussen het ministerie van Verkeer en de individuele bouwondernemingen. Na de Duitse hereniging is veel gebouwd in Oost-Duitsland, wegen waar nu niemand meer op rijdt, terwijl het op andere plekken in het land broodnodig is om te bouwen. Met een goede centrale organisatie was dat misschien niet gebeurd.”

Dit is een artikel gedownload via duitslandinstituut.nl.

Artikel:

<https://duitslandinstituut.nl/artikel/44685/warum-wieso-zijn-er-in-duitsland-zoveel-baustellen>