

De Vlaamse Minister van Openbare Werken, Energie, Milieu en Natuur, Kris Peeters: "Vervoer gewestelijke materie?"

De Vlaamse Minister, Kris Peeters heeft ons zijn mening te kennen gegeven over de verbetering van de mobiliteit door ingrepen op het vlak van de infrastructuur

UPTR: De Belgische vervoerders hebben dikwijls de indruk meer te worden beschouwd als melkkoeien dan als partners die levensbelangrijk zijn voor de markteconomie die de onze is. Wat is uw gevoel daaromtrent? Is volgens u dit verwijt gerechtvaardigd of overdreven?

Kris Peeters: De minister begrijpt dat de vrachtvervoerder die indruk heeft - en die is natuurlijk vooral gekoppeld aan de fiscaliteit op de brandstof die een belangrijke federale inkomstenbron is - maar volgens hem is dit niet echt het geval. Wat de eigen Vlaamse bevoegdheden betreft is het zo dat een aantal factoren in verband met vrachtvervoer zware gevolgen kunnen hebben op voor de toestand van de wegeninfrastructuur. De overlading van vrachtwagens veroorzaakt veel schade - op dag vlak is er ook een regelgeving die ook in boetes voorziet. De minister kan dan ook begrijpen dat dit bijdraagt tot dit gevoel, maar hopelijk heeft men ook begrip voor de ratio van deze maatregel die toch moet garanderen dat de gepaste gewichten worden gebruikt zodat de kwaliteit van de wegen niet in de problemen komt.

Ja, ongevallen met vrachtwagens zijn inderdaad ook een gegeven - hoewel men dit in aantal niet mag overdrijven ten aanzien van het aantal vrachtwagens, maar de gevolgen van een impact zijn natuurlijk belangrijker. Met een aantal van 70% in het totale goederenvervoer onderschat ik het belang van het wegtransport zeker niet - voor ons is dit een belangrijk gegeven.

De minister hecht ook veel belang aan de uitbouw van de logistieke sector in Vlaanderen en het wegvervoer is daar een essentiële schakel in bin-

nen dit grote geheel. De logistieke sector is bovendien een van de sterkst groeiende sectoren in Vlaanderen en het is vanuit die visie dat de minister dus werk maakt van het streven om de logistieke sector in Vlaanderen naar de toekomst toe, verder wil te verankeren en te versterken. Het project in verband met de verruiming van laad- en lostijden is een project dat een onmiddellijke impact zou hebben op de vrachtvervoerders en dat ook de bedoeling heeft om tot een betere capaciteitsbenutting te komen, zowel op de weg als ten aanzien van de vrachtvervoerders in de haven en de haveninstallaties zelf. De sector heeft een niet zo positief imago; dat heeft natuurlijk ook te maken met een aantal buitenlandse vrachtrijders die binnen komen en ik denk dat wij alleen maar kunnen stellen dat de Vlaamse overheid het vrachtvervoer correct tracht te behandelen, zowel rekening houdend met de risico's als met de economische betekenis. Ik denk als de minister en de regering versneld werk maken van het wegwerken van een aantal ontbrekende schakels ("missing links") is dat toch ook een element dat verschilt met de vorige regering.

UPTR: Iedereen gaat ermee akkoord om te erkennen dat de mobiliteit een factor is die bijdraagt tot de rentabiliteit van de economie.

Hebt u als Minister de indruk gehad dat de vraagstukken met betrekking tot de mobiliteit tot de prioriteiten behoren/behoorden van de federale regering? En wat met betrekking tot de prioriteiten van de Vlaamse regering?

Denkt u dat de Vlaamse regering de wil en/of de mogelijkheid heeft gehad om meer financiële middelen vrij te maken om de mobiliteit te verbeteren?

Kris Peeters: Met betrekking tot de mogelijkheden van de federale regering, gaan we ons niet uitspreken; die mogelijkheden liggen op het financiële en fiscale vlak, normen, technische voorschriften en het verkeersreglement. We kennen de visie van de federale regering over bijvoorbeeld het inhaalverbod, waar men het verkeersreglement wenst te wijzigen. Wij oordelen dus niet over die prioriteiten. De prioriteiten van de Vlaamse regering situeren zich ook op het domein van de verkeersveiligheid, maar ook op dat van de bereikbaarheid. Bij ons gaan die twee dingen hand in hand. Het kernpunt is dus enerzijds het wegwerken van gevaarlijke punten (jaarlijks een honderd miljoen euro); vaak wordt er ook gewerkt aan doorstroming - bijvoorbeeld de Sisegemlaan in Aalst met een ondertunneling als oplossing voor problemen met doorstroming en waar het ook gaat om een gevaarlijk kruispunt. In Brugge zijn ook een aantal projecten op de N 131 aan de gang. Ook in Kapellen met de ondertunneling van de spoorweg. Wij hebben ook een aantal projecten - rotondes die aangelegd worden om de verkeersveiligheid bij moeilijke kruispunten te verbeteren. Wij hebben ook het project van het op autosnelweg leggen van de N 49 - de verbinding Antwerpen-Knokke. Dit is toch ook een project waarin we fors investeren in verkeersveiligheid met een doorstromingsweg waar nog een aantal verkeerslichten stonden en waar regelmatig grote ongevallen waren. Wij investeren daar toch jaar-



lijks 10 miljoen euro in om deze weg op autosnelweg te leggen en daar wegen voor het locale verkeer naast te leggen. Dus wegwerken van de gevaarlijke punten is voor ons infrastructuurueel voor ons een belangrijk punt met de bedoeling van het project dat nog in de vorige legislatuur is gestart om de 800 gevaarlijkste punten door infrastructuur-ingrepen weg te halen. Die projecten zijn niet allemaal even ingrijpend; dat kan evengoed het plaatsen van verkeerslichten zijn die zo worden ingesteld dat men conflictvrij kan afslaan – dus dat men niet meer aan de twee richtingen tegelijkertijd groen geeft. Fietspaden zijn ook een belangrijk gegeven. De doorstroming van het openbaar vervoer is een belangrijk punt. Dan is er ook nog het gestegen investeringsbudget: dit jaar is er een stijging met een 90 miljoen euro – en dit naar aanleiding van de afspraken

gemaakt bij de regeringsvorming om meer te investeren in het wegwerken van knelpunten in het wegverkeer en het 'Startproject' rond Zaventem wat naar mijn mening ook heel belangrijk is en dit in verband met de bereikbaarheid van de luchthaven. Dit gaat om de verbinding tussen de E 40 Leuven tot E 19 richting Antwerpen waar we volledig de Ring ontdebellen. Zodat de mensen die van Leuven komen en naar Antwerpen of naar de luchthaven moeten, niet meer op de Ring moeten komen. Ook ter hoogte van de noordelijke Ring in Jette is het de bedoeling een vak bij te leggen. Dit allemaal dus in het kader van het 'Startproject'. Dan zijn er ook nog een aantal ontbrekende schakels ("missing links") die weggewerkt worden. Door de geplande nieuwe Scheldebrug Temse-Bornem werden de rijvakken verdubbeld van 2 x 1 rijvak tot 2 x 2

rijvakken. Verder is er nog de ontsluiting van de haven van Zeebrugge (N31, AX en N49); ook de haven van Gent (R4) gaat in die zin aangepakt worden. Dus in elke provincie worden er een aantal ontbrekende schakels weggewerkt. De Vlaamse regering heeft in het verleden 25 ontbrekende schakels in ons wegennet aangeduid en daarvan zullen tijdens deze legislatuur 1/3 van weggewerkt.

UPTR: Welke zijn volgens u de prioritair infrastructuurprojecten die België en Vlaanderen nodig hebben om zich te handhaven aan de logistieke top van Europa?

Kris Peeters: De prioritair infrastructuurprojecten zijn onderverdeeld in drie categorieën. Dus eerst investeren en wegwerken van de ontbrekende schakels in verband met de verschillende transportmodi. Verder beter benutten van de capaciteit

interview

van de bestaande infrastructuur en ten slotte het vergemakkelijken van de modal shift – dus mogelijkheden bieden om toch via de binnenvaart vanuit onze havens goederen dichter en dieper in het land te brengen, vooraleer ze door een vrachtwagen ter bestemming gebracht worden om op die manier de verzadiging rond bijvoorbeeld het Antwerpse te verminderen. De rol van het wegvervoer blijft zeer belangrijk. Wat we proberen met de binnenvaart is als volgt: de vrachtwagen gaat de goederen niet meer halen in Antwerpen, maar bij de verschillende terminals, bijvoorbeeld aan de Leie in Wielsbeke en ook zijn er rond het Albertkanaal een aantal terminals. Indien men in Limburg goederen wil vervoeren, is het misschien nuttiger om dat via het Albertkanaal tot in Genk te brengen, het daar met de vrachtwagen op te nemen en van daaruit het transport te doen in de provincie. Deze oplossing is zowel op het vlak van de milieuproblematiek als op het vlak van het benutten van de capaciteit positief en zal er veel minder file worden gecreëerd.

Ook in verband met de problematiek naar de verbreding van de uren van de terminals, zit men dus ook te kijken naar congestie als piekverschijnselen. Hoe kunnen we daar op inspelen, zodat de beschikbare capaciteit van de weg beter kan worden gebruikt.

UPTR: De realisatie van het Masterplan mobiliteit voor Antwerpen is een grote uitdaging. Welke zullen daarvan de effecten zijn voor de vervoerssector en van de logistiek in en rond Antwerpen en dan vooral met betrekking tot het havengebeuren?

Kris Peeters: Het Masterplan is een multimodaal gegeven en waarin we dus met de verschillende modi kunnen werken om de bereikbaarheid van de Antwerpse haven ook op lange termijn te verzekeren. In dit Plan zitten dus de volgende projecten: de Oosterweelverbinding – die een snellere verbinding over de Schelde moet geven – daarnaast zijn er nog twee sluisen die gerenoveerd zullen worden (de Van Cauwelaert-

sluis en de Royerssluis) om de verbinding via het water te verbeteren, verder nog knelpunten op het Albertkanaal – we gaan er de vaart met vierlagen-containers mogelijk maken en daarom gaan we dus verschillende bruggen allemaal een voor een verhogen. We gaan in dit verband werken vanuit Wijnegem om geleidelijk aan de aanpassing door te voeren in de richting van de terminals.

Voor de Oosterweelverbinding zal tol geheven worden en om te verhinderen dat dit ontradend zou werken en het vrachtverkeer de oude verbindingen zou blijven nemen, is in het Masterplan opgenomen dat het vrachtvervoer verplicht zal moeten gebruik maken van de

Personen- vervoer kan nog via de Kennedy-tunnel, de transportsector moet kiezen tussen de Oosterweel-verbinding en de Liefkenshoek-tunnel.

Oosterweel-verbinding. Personenvervoer kan nog via de oude Kennedytunnel, maar de transportsector zal moeten kiezen tussen de Oosterweelverbinding en de Liefkenshoek-tunnel waar vandaag al tol wordt geheven. Deze tol is niet uitdovend en de tolgelden voor de beide verbinding zullen uiteraard op elkaar afgestemd worden. We zullen eerst moeten zien dat we de Oosterweelverbinding kunnen betalen.

UPTR: Om op termijn te evolueren naar betrouwbare en acceptabele reistijden is er een sterke behoefte aan een totaalpakket van infrastructuurwerken, benuttingsmaatregelen, de uitvoering van noodzakelijke onderhoudswerken en bijkomende maatregelen nodig met betrekking tot incidentmanagement en het aanbieden van actuele reisinformatie. Het uitvoeren van deze belangrijke investeringen en onderhoudswerken brengt met zich mee dat op zoek gegaan zal moeten worden naar belangrijke middelen. Waar gaat u de middelen vinden?

Kris Peeters: In het kader van het regeerakkoord was er afgesproken dat er op onveranderlijke basis vanaf 2007-2008, 66 miljoen euro extra zou komen voor wegverkeer. Daarnaast gaan wij via alternatieve financiering, dus zowel het BAM-project als het wegwerken van ontbrekende scha-

kels met onze VIA-invest (een financiering waar middelen uit de markt zullen worden getrokken, die op termijn zullen terugbetaald worden). Op basis van de bijkomende middelen die de minister op basis van het regeerakkoord heeft bekomen, zal hij 10 miljoen euro per jaar investeren aan infrastructuur voor dynamisch verkeersbeheer. Op dit vlak heeft ons land toch enige achterstand ten opzichte van het buitenland. Ik bedoel bijvoorbeeld het aangeven van verplichte snelheden en verkeersinformatie op portieken boven de autosnelweg, zodat men vanop afstand het verkeer enigszins kan "sturen". We denken dat we op die manier het aantal incidenten kunnen terugdringen door de mensen op tijd te waarschuwen voor verkeersproblemen en ze te anticiperen door vooraf de snelheid te doen aanpassen.

Een ander project is het FAST-project zowel in Antwerpen als in Brussel. Daarbij is het de bedoeling files snel aan te pakken door snelle tussenkomst. Hierbij maken we afspraken met takelaars (VAB, Touring, ...) die hun wagens ter beschikking/paraat houden, zodat ze na ongeval zeer snel ter plaatse kunnen komen en de niet meer rijvaardige voertuigen kunnen weghalen, aan de kant zetten of bij de eerste uitrit plaatsen, zodat de wachttijden zo klein mogelijk worden.

De meeste ongevallen, zijn ongevallen met een beperkte impact waarbij de politie heel snel het terrein vrijgeeft. Indien het een ongeval betreft met gewonden of zwaargewonden en het parket moet tussenkomen dan hebben we te maken met een federale bevoegdheid. Wij zelf kunnen er alleen maar voor zorgen dat de takelwagens paraat zijn, zodat op het ogenblik dat de politie ter plaatse komt, er ook zo snel mogelijk een takelwagen voorhanden is. En dan is het uiteraard aan de politie om dan toestemming te geven tot takelen of niet. In het verleden stelden we dikwijls vast dat de politie zeer snel ter plaatse is, maar dat het te lang duurde vooraleer de opgeroepen takelwagens ook ter plaatse was. Wij voorzien nu wachttijden van maximum een kwartier. Deze diensten kunnen heel snel door de politie worden opgeroe-

pen, zodat er zich geen tijdverlies meer voordoet.

UPTR: De behandeling op de hoorzitting van de dossiers overlading door uw administratie heeft de laatste tijd een positieve evolutie gekend. Tot ons genoegen onder vinden wij, mijnheer de Minister, dat door uw medewerker met veel aandacht is rekening gehouden met zowel de feitelijke argumenten van onze leden als met de juridische argumenten die UPTR in besluiten en ter zitting naar voor heeft gebracht. Welke waren uw richtlijnen aan de administratie die deze gunstige evolutie hebben teweeggebracht?

Kris Peeters: Wij hebben het decreet gewijzigd en eigenlijk is die wijziging het startpunt geweest van waaruit wij samen met de administratie lessen hebben getrokken uit onvolkomenheden in de juridische behandeling die we terecht hebben aangegeven en dan heeft de decreetwijziging het mogelijk gemaakt dat de administratie de nodige aanpassingen kon aanbrengen. Wij benadrukken wel dat de minister geen werkelijke richtlijnen aan zijn administratie heeft gegeven. De administratie beoordeelt autonoom en de minister beslist in beroep. Maar uiteraard is de wetgeving verbeterd zodat er minder moeilijkheden zijn en de administratie trekt ook lessen uit de beoordeling die de minister in beroep geeft.

UPTR: Met het geld van het "slim" wegvignet voor snelwegen en gewestwegen, kan er extra geïnvesteerd worden in wegonderhoud én in duurzame mobiliteit. Waaraan denkt u dan zoal en welke zullen daarvan de gevolgen zijn voor de transportsector?

Kris Peeters: Ik wijs er in dit verband op dat het Vlaamse regeerakkoord voorzien is dat er geen extra inkomsten zullen zijn, omdat er een evenredige vermindering zal zijn van de inschrijvingstaks. De extra inkomsten zullen dus vanuit het buitenland moeten komen en zullen dan ook niet zo omvangrijk zijn als men zich misschien voorspiegelt, maar wij denken dat de verbetering van het structureel onderhoud een blijvende wedloop tegen de tijd. Wij stellen vast dat we het moeilijk hebben om ons wegen-

net op een gelijkblijvend kwaliteitsniveau te houden. Het grootste deel van onze investering zou dan ook gaan naar de verbetering van het structureel onderhoud.

Wat het "slim" wegvignet zelf betreft, is er afgesproken dat er op Benelux-niveau overleg komt. Wij denken dat de datum van januari 2008 voor de invoering weinig realistisch is, omdat het technisch niet haalbaar is. U hebt ook gezien wat men in Duitsland diende te doen alvorens het systeem operationeel was. Wij stellen alleen vast dat in het overlegcomité met alle gewesten en de federale regering afgesproken is om op Benelux-niveau te overleggen en wij menen dat het niet onverstandig is om te proberen dat niet alleen op Belgisch niveau eenvormig te doen, maar ook even te kijken wat onze Beneluxpartners doen. Nederland werkt aan een systeem, in Duitsland en Frankrijk zijn er systemen. Het zou dus goed zijn om dit gecoördineerd te doen.

UPTR: Welke andere denkpistes ziet u onder ogen – buiten de infrastructuurprojecten – om de mobiliteit van de verschillende weggebruikers te verbeteren?

Kris Peeters: Co-modaliteit is een belangrijke denkpiste. Ik verwijs daarvoor onder meer naar het kaai-

murenproject in Vlaanderen om op diverse plaatsen kaaimuren aan te leggen waar dan de overslag op vrachtwagens. Om de goederenstroom te optimaliseren worden er door de waterwegbeheerders "consultancy" (= raadgeving op enig vakgebied) aangeboden om bedrijven in dit verband te helpen. Dat gebeurt meer concreet door consultants/raadgevers vanuit een samenwerking tussen Voka – de Vlaamse werkgeversorganisatie – en de waterwegbeheerders.

Binnen het project "Flanders Logistics" zijn we een aantal ideeën-sessies aan het organiseren met de logistieke spelers die dan zullen vertaald worden in proefprojecten. "Flanders Logistics" richt zich op infrastructuur, maar ook op regelgeving, vernieuwing, onderwijs, opleiding, arbeidsmarkt, communicatie en duurzaamheid. De proefprojecten waaraan wij denken, moeten de verkeersveiligheid en de efficiëntie verhogen. Naar het voorbeeld in Nederland, denken we dat het inzetten van extra lange voertuigcombinatie voor sommige goederenstromen in dit verband een voordeel zijn. De minister staat positief tegenover het gegeven van de zogenaamd "eco-combi's". Hij denkt dat dit waard is om op bepaalde vooraf uitgetekende reiswegen eens de effecten uit te tes-



ten op vlak van verkeersveiligheid, milieu, doorstroming, enz. Wij denken - en het gaat hier over bepaalde goederenstromen vanuit de haven naar de grote autofabrieken in ons - dat daar wel mogelijkheden liggen. Uiteraard is de beslissing om eco-combi's al dan niet tot het verkeer toe te laten volledig afhankelijk van de beslissing op federaal niveau. Daarover zijn thans gesprekken aan de gang en dat onze administratie opdracht heeft gekregen om te onderzoeken om na te gaan in hoever dit alles verwezenlijkbaar is. Wij proberen op dat vlak antwoord te geven op een aantal bezorgdheden die op federaal niveau leven.

UPTR: Vormt de institutionele complexiteit van België geen rem of hinderpaal voor de economische ontwikkeling van de sector? (n.v.d.r. : 1 federaal minister bevoegd voor de mobiliteit en het transport en 2 regionale ministers per Gewest respectievelijk bevoegd voor de mobiliteit en voor de infrastructuur)? UPTR wil deze vraag opentrekken naar het dossier van het uitzonderlijk vervoer. De wijze waarop dit dossier evolueert, leert dat er duidelijk nood is aan overleg. Hoe zit het in dat verband met het ophanden zijnde samenwerkingsakkoord?

Kris Peeters: Dit overleg is opgestart, maar het is nog wat vroeg om daar nu al een rode draad in te zien. Wij denken dat we op dit ogenblik nog in de zoekfase zitten. Institutioneel weet u dat niet alleen de minister maar ook de Vlaamse regering in het kader van het Vlaamse regeerakkoord vragende partij zijn om tot wat meer homogene bevoegdheden in deze sector te komen op niveau van het Gewest. In Vlaanderen zitten wij inderdaad nu ook met twee ministers. Iemand bevoegd voor mobiliteit en gemeenschappelijk vervoer en iemand voor openbare werken en havens en binnenvaart. Dat is een realiteit maar hoe dan ook dient de regering tot eensgezindheid te komen. Ook al is er maar een minister - zoals met betrekking tot het leefmilieu - dan zijn er altijd wel eens

Vlaanderen is de beste Europese uitvalsbasis zijn voor distributie en logistiek.

discussies met de regeringspartners, aangezien de gewestelijke regeringen werken op basis van het beginsel van de consensus en niet zoals bij de federale regering waar de ministers eigen rechtstreekse bevoegdheden hebben. De federale minister ontleent die rechtstreekse bevoegdheden aan de figuur van de Koning. Wij verwijzen nog eens naar Leefmilieu en ook naar Landbouw dat volledig geregionaliseerd werd en waar de samenwerking tussen Vlaanderen en Wallonië toch behoorlijk verloopt. Het idee van sommigen dat een verdere staats hervorming tot chaos zou leiden, wordt tegengesproken door de praktijk voor die bevoegdheidsdomeinen die al volledig werden geregionaliseerd.

UPTR: Functioneert de samenwerking tussen de Gewesten en het federale niveau op een correcte wijze of zou men duidelijker moeten definiëren wie de dirigent is?

Kris Peeters: Wij denken dat de bevoegdheidsverdeling duidelijk is. Er zijn een aantal samenwerkingsverbanden - er is de raadpleging van de Gewesten wat het verkeersreglement betreft. Mocht de visie van ministers uiteenloopt, kunnen er andere beslissingen genomen worden op diverse niveaus. Gaat men dit nu oplossen door een "dirigent" aan te duiden. Dat is ons niet duidelijk. Na de verkiezingen van 10 juni eerstkomende, gaat Vlaanderen onderhandelen over een uitbreiding van de bevoegdheden.

Er is evenwel nog geen antwoord op uw vraag of minister Kris Peeters eventueel na de verkiezingen zou overstappen naar het federale niveau. Er kan op dit ogenblik nog geen uitsluitsel over gegeven worden.

UPTR: Welke is uw economische visie op de toekomst van de vervoerssector en van de logistiek in België en Vlaanderen?

Kris Peeters: Vervoer en logistiek zijn essentieel voor de economie in Vlaanderen. De logistieke sector is een van de sterkst groeiende sectoren. Wij stellen vast dat daar in

Vlaanderen op dit ogenblik meer dan 120.000 mensen in tewerkgesteld zijn en dat die sector instaat voor 8.600.000.000 euro toegevoegde waarde. Vlaanderen is het logistieke hart van Europa en wij bouwen dat ook uit en wij menen dat wij de beste Europese uitvalsbasis zijn voor distributie en logistiek. Al deze elementen geven ons duidelijk het signaal dat onze positie uniek en sterk is en bijgevolg de nodige aandacht moeten krijgen om ze verder te versterken. En dat is trouwens een van de redenen waarom we het project "Flanders Logistics" hebben op gang gebracht en in dit kader werken we naast de aangehaalde projecten aan het opzetten van logistieke groepen die samenwerking tussen logistieke bedrijven met gelijkaardige logistieke afhandeling wil bevorderen. Met het bijkomend aantrekken van Europese distributiecentra zoals we er in Vlaanderen al een 400-tal tellen, willen we de uitdagingen voor de logistieke sector op de politieke agenda plaatsen zodat ook deze sector kan uitgroeien tot een product dat concurrentieel voordeel voor Vlaanderen oplevert. Dat zijn dus maar enkele voorbeelden van projecten waar we momenteel aan werken binnen "Logistiek Vlaanderen" en die de toekomst van Vlaanderen op logistiek vlak mee invulling zullen geven om zo die sector in Vlaanderen mee te versterken en te verankeren.