

«Coming back» ?

Isabelle Durant, Ecolo Senator en ex-Minister van Vervoer

UPTR: Hoe analyseert u, als gewezen Minister van Vervoer, de actie van uw opvolgers, de heren Anciaux en Landuyt ?

Durant : Ik zal maar beter niks zeggen over het dossier van de luchthaven van Brussel Nationaal !!

Wat de weg betreft hebben mijn opvolgers kennelijk het diepgaande overleg met de wegvervoersektor niet voortgezet. Het overleg dat ik had aangeknoopt onder het lawaai van de claxons in de Wetstraat had plaatsgemaakt voor een permanente dialoog: wij waren het niet altijd eens, maar toch hadden wij steeds oor voor de naar voren gebrachte argumenten.

Het gebrek aan aandacht geschonken aan de nodige coördinatie van het beleid, los van de bevoegdheidsniveaus is mij ook opgevallen, terwijl de nodige middelen bestaan (de Interministeriële Conferentie voor mobiliteit, infrastructuur en transport). Dit is een ernstige tekortkoming in het nemen van verantwoordelijkheden!

Het protocol gesloten met de sector in 2001 met het oog op een billijke mededinging moet worden geactualiseerd en de betrokken Ministers (Mobiliteit, Justitie, Financiën, Sociale Zaken, Tewerkstelling) moeten er duidelijk meer aandacht voor hebben; ik denk bij voorbeeld aan de verrassende afwezigheid van snelheidsbegrenzers en tachografen op de lichte vrachtwagen die de facto de weg opnieuw openmaakt voor een oneerlijke mededinging vanwege sommigen.

Weinig zaken zijn goed opgevolgd, met uitzondering van het actieplan gecoördineerd door de controlediensten, dat zich goed ontplooit en op gerichte wijze. Daarentegen zijn de nieuwe bepalingen van de wet op het vervoer van zaken niet echt aangewend, wat zeer te betreuren valt..

De nieuwe actiemiddelen ter beschikking gesteld van de Commissie voor het vervoer van zaken, die het mogelijk maken een dubieuze onderneming tot sluiting te dwingen, worden niet gebruikt.

Het jaarlijkse verslag over de staat van de sector werd ook niet opgesteld noch voorgelegd aan de Minister en aan de vertegenwoordigers van de sociale partners uit de sector.

Tenslotte is het gebrek aan enig beleid

m.b.t. de vervolgingen in zake medeaansprakelijkheid, onderstreept door de tweede Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid, verontrustend.

UPTR: UPTR heeft het gevoel dat Transport en Mobiliteit niet voldoende een prioriteit zijn geweest van de Federale Regering. Wat denkt u hierover?

Durant : U hebt volkomen gelijk. Het is uiteraard niet echt een « populaire » prioriteit. Vrachtwagens, de mensen houden daar niet van. Het is nochtans onrechtvaardig en onsamenhangend, daar deze activiteit noodzakelijk en levensbelangrijk is voor onze economie. De ondernemingen en de werknemers uit de sector, in het bijzonder de chauffeurs, zijn onontbeerlijk en hebben het hard te verduren. Ze moeten worden gevaloriseerd eerder dan met de vinger gewezen. Er moet ook worden gezorgd voor hun opleiding omdat het beroep diepgaande veranderingen heeft ondergaan. In dit opzicht verheug ik mij over de oriëntaties opgenomen in de recente richtlijn 2003/59 over de basisopleiding en nascholing van de beroepschauffeurs die allen zullen moeten volgen, met inbegrip van de sector van het vervoer voor eigen rekening. Vandaag hoor ik alle partijen het vaak hebben over de milieu- en klimaatvraagstukken, waarover ze ons 25 jaar lang in de kou hebben laten staan. Maar de inzet van de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen heeft niks te maken met mooie woorden of met het dreigen met de terugkeer naar de kaars. De inzet bestaat erin deze vermindering onontbeerlijk te maken voor iedereen onder ons, voor onze kinderen, maar **met** alle sectoren (transport vertegenwoordigt ongeveer 20% van de uitstoot van broeikasgassen: hij staat er dus niet alleen voor). De inzet bestaat erin er iets van te maken dat economisch winstgevend is. En dit loopt langs een open dialoog, met duidelijke doelstellingen.

UPTR: Op het Europees vlak heeft de tussentijdse evaluatie van het Witboek onderstreept dat de Europese economische groei onvermijdelijk verbonden was met een vermeerdering van het vervoer van goe-



deren? Onder het motto van «co-modaliteit» merkt men voortaan dat het vervoer over de weg onontkoombaar is en zal blijven.

Wat denkt u van dit nieuwe concept dat het concept van de « modale overdracht » naar de tweede rang verbant?

Durant: Mij lijkt deze evolutie als dusdanig gedreven door Commissaris Barrot een vergissing; ik herinner hier graag waar de «modale overdracht» naar streeft: de tendens keren van het «alles over de weg», die geen zin meer heeft als men kijkt naar de huidige werkelijkheid van de logistieke keten. Maar dit verbaast mij echter niet zozeer, als ik kijk naar de standpunten ingenomen door de Europese commissie op andere vlakken. De economische groei gaat samen met een vermeerdering van het vervoer van goederen: dit hoeft geen betoog.

De overheid moet er dus op letten dat de verschillende modi ten volle tot hun recht komen op de vervoermarkt, zonder dat deze vergrendeld blijft en gericht blijft op de weg. Mocht het concept van de « co-modaliteit » echt in deze zin gaan zou het even aanvaardbaar zijn als gelijk welk ander concept, maar zo denken de heer Barrot en de rechtse partijen binnen het Europese Parlement er kennelijk niet over.

Toch is er enorm veel te doen om het gecombineerde vervoer aan te moedigen: de waterweg en het spoor. Het is des te meer noodzakelijk dat zonder dit, jullie, de vervoerders, geen stap meer vooruit zullen raken in de voortdurende verkeersopstoppingen. Stress en congestie zijn slecht voor de economie,

interview

maar ook voor de verkeersveiligheid, voor iedereen. De intelligente samenwerking tussen de modi, op voet van gelijkheid behandeld, is de enige weg voor de toekomst, opdat de ontwikkeling van het vervoer verenigbaar zou zijn met het beleid van duurzame ontwikkeling.

UPTR: Mobiliteit is een sleutelfactor geworden – en zal het in de toekomst steeds meer worden – voor de rendabiliteit van onze ondernemingen. Welke oplossingen zou u aanbevelen om de algemene mobiliteit in België te verbeteren? Wat is uw visie van de toekomst van Transport en Logistiek in België?

Durant: Het lijkt mij belangrijk dat de economische beslissers zouden gaan nadenken over de beperkingen van «just in time»: Jullie die op het terrein actief zijn, weten dat dit model zijn limieten aan het bereiken is. Waarvoor is het nodig deze tendens om goederenvoorraden koste wat kost steeds meer te willen laten bewegen? De prijs wordt onbetaalbaar, voor de economie, maar ook voor de maatschappij. Vooraleer vast te zitten onder de congestie, laten we nieuwe krachtlijnen uittekenen voor de goederenstromen en de productie ervan. De denkpijpen door sommigen recent naar boven gehaald, zoals de lange combinaties van voertuigen en nachtelijke laad- en lostijden moeten met veel voorzichtigheid worden onderzocht. Het gebruik van megatrucks, ten gunste waarvan de constructeurs intens aan het lobbyen zijn zou in de feiten kunnen uitlopen op een situatie die niets oplost op het vlak van de wegencongestie, maar die de aandelen van het spoor en de waterwegen zal doen afnemen.

Anderzijds zou de accentuering van de nachturen niet zonder gevolg blijven voor de veiligheid: het is duidelijk dat de chauffeurs die 's nachts rijden onderworpen worden aan een ander type vermoeidheid dan deze die overdag rijden. In dit opzicht zou ik willen pleiten voor een snellere concrete implementering van studies inzake accidentologie in ons land, telkens in nauwe samenwerking met de betrokken sectoren en actoren ; de Zweedse ervaring heeft bewezen hoezeer deze samenwerking vruchtbaar kan zijn om antwoorden uit te tekenen op de bestudeerde problemen.

Ik ben ervan overtuigd dat de mogelijkheden van de waterwegen, van "short sea shipping", en van het spoor met meer politieke wil en middelen onder handen moeten worden genomen. Ik

wens dat men in deze verschillende gebieden meer zou doen tegen het risico van overbelasting van onze havens, met name deze van Antwerpen. De ontwikkeling van een waterweg in de richting van Frankrijk (met de werken dat dit zou inhouden om bepaalde bruggen te verhogen) is noodzakelijk, rekening houdend met de inspanning ondernomen door onze bureaus om de havens van het Noorden van Frankrijk met de onze te verbinden.

Daarnaast zou men er ernstig moeten aan denken te investeren in spoorweginfrastructuur van en naar de havens, speciaal bestemd voor het vrachtvervoer.

Het lijkt mij ook voldoende duidelijk dat de externe kosten veroorzaakt door het vervoer over de weg (uitstoot, beschadiging van de infrastructuur) ook door dit transport moeten worden gedekt (wat het land van herkomst van de vervoerder over de weg uiteraard ook moge zijn) indien wij een echte vervoermarkt willen die de verschillende modi op gelijke voet behandelt.

Indien men de ontwikkeling van een vervoer verenigbaar met de doelstellingen van Kyoto en met de principes van duurzame ontwikkeling ernstig neemt, biedt de situatie van ons land ons inzake logistiek op wereldvlak heel mooie mogelijkheden van economische ontwikkeling en van nieuwe tewerkstelling. Ik denk dus dat de volgende regering absoluut een geschikte plaats moet voorbehouden voor het vervoer in haar politieke krachtlijnen en in haar budgettaire opties. In dit opzicht zal de paarse meerderheid hebben uitgeblonken in haar gebrek aan visie.

UPTR: Op politiek vlak zijn het Kyoto plan en het vraagstuk van de vermindering van de CO² uitstoten alomtegenwoordig. Ecolo heeft een manifest uitgegeven met de titel «Nationale unie voor het klimaat». Kunt u er de inhoud van verduidelijken? Welke zijn de specifieke punten voor de sector van transport & logistiek?

Durant: De oproep naar een «Nationale unie voor het klimaat» waarvan de volledige inhoud terug te vinden is op www.jecliquepourlaplanete.be, is vooral een oproep naar elke intelligente, in overleg genomen actie, in alle sectoren en op lange termijn. Omdat er niets erger is dan lukrake maatregelgjes te nemen die men dan later wijzigt, bij voorbeeld in functie van budgettaire parameters. Met andere woorden willen wij dat na de

verkiezingen en onder de vleugel van de Federale regering een nationaal actieplan zou worden opgezet, over 3 ambtstermijnen en 32 maatregelen in alle activiteitssectoren (woongelegenheden, ondernemingen, transport, landbouw, enz...) en dat alle eenheden mobiliseert (het federale, de gewesten, de gemeenschappen) en alle actoren (werkgevers, vakbonden, verenigingen). Met cijferdoelstellingen, tijdslimieten en een permanente monitoring. Een beetje zoals dit gebeurd is met de isolatie van ongeveer 300.000 woningen in Duitsland, met de bijdrage van de sociale partners, met per slot van rekening het scheppen van 150.000 banen.

Inzake uitstoot van broeikasgassen in België, en ten opzichte van andere sectoren zoals de residentiële sector of de ondernemingen is transport niet de grootste producent (18,5 % van de broeikasgassen), maar het is de sector waarin de groei het snelst vooruitgang boekt.

De «nationale unie voor het klimaat» beveelt een fiscale overdracht aan voor een modale overdracht, een taxatie in functie van de uitstoot en de afgelegde afstanden, een alternatief voor de bedrijfswagen (het moet gedaan zijn om mensen met wagens, dus met CO², te betalen) en een omvangrijke versterking van het openbaar vervoer en van alle modi die een alternatief bieden voor «autosolisme».

UPTR: Een laatste vraag: Stelt u zich kandidaat voor de post van Minister van Vervoer ?

Durant : Ho, niet te snel, hé ! Om deze vraag in overweging te nemen moeten wij eerst deel uitmaken van een politieke meerderheid.

Zoals u het weet liggen de zaken vrij open in de aanloop naar de verkiezingen van 10 juni.

En wat belangrijk zal zijn is niet zozeer mijn persoon, maar desgevallend de plaats die mijn partij en haar politieke visie toebedeeld zullen krijgen in de dynamiek van een nieuwe regering.

Dit gezegd zijnde, is de aanstelling van een ECOLO Minister op Mobiliteit de mogelijkheid geweest om voor de eerste keer te ontsnappen aan bepaalde euvels en de problemen in alle sectoren aan te pakken (kijk bij voorbeeld naar de NMBS-hervorming die precies deze is die ik heb bepaald) en dit is een essentiële sector met het oog op duurzame ontwikkeling...

Nog enkele nachtjes slapen en dan is het zover ...en kies goed!! ■