

UPTR ontmoet Hilde Crevits, Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken

*Hilde Crevits,
Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken*

De Vlaamse regering besloot de bevoegdheden "Mobiliteit" en "Openbare Werken" te groeperen. UPTR verheugde zich over dit positief teken in het kader van coherent en goed beheer van de bevoegdheden.

UPTR: Wat zijn de grote richtlijnen van de Vlaamse politiek in deze materies?

Hilde Crevits: Kijk, het grootste voordeel is dat nu alle schakels in het mobiliteitssysteem kunnen aangestuurd worden vanuit één visie. Mijn beleid richt zich op een integrale aanpak en op het principe van comodaliteit. Ik wil de schakels in het vervoersysteem nog beter op elkaar laten inspelen. Om tot een performant mobiliteitssysteem te komen is het noodzakelijk dat de hardware van het systeem, dit zijn het wegennet, de waterwegen, de havens en de luchthavens, volledig is en goed onderhouden wordt. Maar dat volstaat niet. We hebben ook nood aan een gepaste dienstverlening, de software, die de hardware van het vervoersnetwerk optimaal doet renderen.

Welke investeringen plant u in de infrastructuur of de zogenaamde hardware?

Duurzame mobiliteit en slimme logistiek zijn onmogelijk zonder een performant, kwalitatief hoogstaand en doordacht infrastructuurnetwerk. De weginfrastructuur kent nog steeds een belangrijke onderhoudsachterstand, ondanks de structurele verhoging van de onderhouds-



middelen tijdens de laatste vijf jaar. Daarom worden deze legislatuur extra inspanningen geleverd om deze achterstand weg te werken. Een goed onderhouden wegennet komt de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid ten goede. Daarnaast wil ik omdat de bereik-

baarheid van een aantal regio's niet optimaal is, gericht investeren om de missing links en de bottlenecks in het transportnet weg te werken.



Ring rond Brussel : het doorgaand verkeer loshaken van het plaatselijk verkeer.

Een van de bottlenecks is de Ring rond Brussel. Gedurende de vorige legislatuur, bent u in debat getreden rond de optimalisering van de Ring rond Brussel. Wat is de stand van zaken op heden?

Het is voor iedereen duidelijk dat er zich een zwaar en structureel probleem stelt op de Brusselse Ring. Voor een optimalisering van de ring zou het doorgaand verkeer losgehaakt worden van het lokaal verkeer. Dat is een zeer goede evolutie voor de verkeersveiligheid. Als je de statistieken bekijkt, zie je dat heel veel ongevallen juist ontstaan door het feit dat er te veel weefbewegingen zijn. Als het doorgaand verkeer van het lokale verkeer wordt gescheiden, neemt de verkeersveiligheid toe. Aangezien het grootste knelpunt momenteel in de Zone Zaventem ligt, is beslist dit gedeelte prioritair te onderzoeken. Bovendien ligt deze zone volledig op Vlaams grondgebied en is het dus het meest realistisch om dit dossier eerst rond te krijgen. Momenteel wordt het mobiliteitsluik

‘dynamische verkeerssimulaties voor de hele noordelijke RO’ afgewerkt als basis voor het strategisch deel van het plan-MER. De input van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het mobiliteitsluik is binnen. Naar de toekomst toe zal na de goedkeuring van het plan-MER het ontwerp verder worden afgewerkt. Er zal ook een project-MER en een GRUP opgemaakt moeten worden.

Verschillende transporteurs wezen ons ook op een belangrijke missing link: de verbinding tussen de Liefkenshoektunnel (E34) en Haasdonk (E17). Dit zorgt voor belangrijke verkeershinder in Antwerpen. Vooral met de grote instroom van vrachtwagens komende uit Rotterdam. Bestaan er projecten om de toestand te verbeteren?

De mobiliteit in Antwerpen en de verbinding met het Waasland worden door de Vlaamse Regering erkend als belangrijke uitdagingen die een oplossing nodig hebben. Om die

reden werd intussen geruime tijd geleden het masterplan Antwerpen opgesteld. Daarnaast is er de recente studie van de intercommunale Land van Waas over de mobiliteit in het Waasland. Die studie geeft een aantal aanbevelingen om de verkeersdruk op het Waasland te verminderen en de leefbaarheid in de kernen tussen E17 en E34 te verbeteren. De elementen uit de studie worden bekeken in het kader van de globale mobiliteit in en om Antwerpen.

Infrastructuur is zoals u stelde slechts één kant van het verhaal, een goede verkeersgeleiding is even belangrijk voor een vlotte en veilige doorstroming. Wat zijn uw plannen terzake?

Voor een goede verkeersgeleiding wil ik het dynamisch verkeersbeheer op de autosnelwegen goed uitbouwen, waarmee snelheden, bezettingsgraad en ongevallen worden opgevolgd. De weggebruiker wordt dan ingelicht aan de hand van dynamische informatieborden als er files of ongevallen zijn en krijgt alternatieve routes aangeboden. De plannen voorzien in de eerste plaats in de uitrusting van het hoofdwegennet in en rond de drie grootstedelijke gebieden: Antwerpen, Gent en Brussel. In het grootstedelijke gebied Antwerpen werd de voorbije jaren al fors geïnvesteerd. Uit de eerste evaluatie van de borden op de E313 blijkt dat er tot 40% minder ongevallen zijn dan de periode ervoor. Omwille van de positieve effecten investeer ik nu verder in de regio Gent. Onlangs heb ik nog acht nieuwe dynamische route-informatiepanelen in werking gesteld. Deze informeren de weggebruiker over incidenten en werkzaamheden op de E40, E17, R4 en E34. Het past in de uitbouw van een volwaardig nieuw regionaal Verkeerscentrum in Gent.

Wat kan er nu naast een betere informatieverspreiding voor de weggebruikers nog gedaan worden om het comfort te verhogen op de autosnelwegen?

Tijdens een korte of een lange rit is het aangenaam om onderweg even te kunnen stoppen aan een autosnelwegparking. De concessie voor de uitbating van snelwegparkings wordt toegekend voor een periode van 20 jaar. In die tijd evolueren de verwachtingen die mensen hebben van zo'n parking. Daarom werd het bestek voor de toekenning van de concessie aangepast. De vernieuwde concessievoorwaarden leggen verplichte basisdiensten op zoals tankmogelijkheid, een parkeerplaats met rustbanken en picknick-mogelijkheid, een winkel en een restaurant. In elk gebouw zijn voor het publiek toegankelijke uitgebreide sanitaire installaties aanwezig.

Vrachtwagenchauffeurs hebben natuurlijk andere noden dan automobilisten. Heeft u hier rekening mee gehouden?

Absoluut! In het bestek zijn speciale voorwaarden opgenomen om het comfort voor de vrachtwagenchauffeurs te verhogen. Een goed uitgeruste chauffeur rijdt immers veiliger op de weg. De eerste plaats waar de vrachtwagenchauffeurs deze verstrengde voorwaarden gaan merken zal op de net nieuw toegekende concessie voor de autosnelwegparking E40 te Wetteren langs beide zijden zijn. De concessiehouder zal hier de eerste beveiligde snelwegparking in

Vlaanderen aanleggen. Naast de publiek toegankelijke zone zal er ook een bewaakte parking voor 80 vrachtwagens voorzien worden aan elke zijde van de autosnelweg, uitbreidbaar tot max. 115 vrachtwagens. De parking zal fysiek gescheiden zijn van de publieke parking. De toegang verloopt met automatische slagbomen en wordt gecontroleerd met een elektronisch identificatiesysteem met badge. Een aantal parkeerplaatsen wordt uitgerust met een elektriciteitsvoorziening. Er wordt voorzien in extra toilet- en wasfaciliteiten voor de vrachtwagenchauffeurs. Zo zullen er gescheiden sanitaire installaties zijn voor de dames en heren. Via internet of per sms kunnen de chauffeurs vooraf informeren naar de bezettingsgraad van de parking en eventueel een parkeerplaats reserveren.

De transporteurs staan vaak in de file. Zelf zijn ze vragende partij om de leveringen te spreiden over de dag. Onder specifieke omstandigheden kan dit een efficiënte oplossing zijn. Wat denkt u hiervan?

Om enerzijds bedrijfseconomische logistieke besparingen te realiseren, en anderzijds externe effecten congestie, emissies, lawaai,... te reduceren, kunnen vrachstromen beter buiten de congestiemomenten worden ingepland en zo de ochtenden avondspits bijkomend ontlasten. Ik ben hier ook voorstander van mits er rekening wordt gehouden met de sociale omstandigheden van de chauffeurs.

Kan u dat concreet maken?

Net zoals in Nederland wil ik in het voorjaar van 2010 een proefproject opstarten met stille laad- en losoperaties op vraag van enkele gemeenten en twee grote supermarktketens. Het concept houdt in dat de supermarktketen in bepaalde winkels buiten de drukke daguren mag laden en lossen. Dat is dan net voor de ochtendspits, of net na de avondspits. Voor alle duidelijkheid: dit betekent niet 's nachts, want ik vind het belangrijk dat de nachtrust van de chauffeurs gewaarborgd blijft. Het voordeel om net buiten de spitsuren te laden en te lossen is dat de chauffeurs minder in de file staan en zo tijd winnen. De transportsector blijkt daar voorstander van te zijn. In ruil om buiten de piekuren te laden en lossen moeten die distributeurs ervoor zorgen dat hun laad- en losoperaties onder een bepaald geluidsvolume blijven. Dat is de maatschappelijke winst. Twee supermarktketens gaan dit in samenwerking met een aantal gemeenten vrijwillig uittesten en gaan daarvoor ook de nodige investeringen doen. De distributiesector kan daar ook mee uitpakken. In Nederland hebben de vrachtwagens van 'fluistertransport' een speciaal label 'ik ben stil bij laden en lossen'. Het zorgt voor een positief imago naar het grote publiek en dus een groter draagvlak voor de transporteurs.

« Ik wil in het voorjaar van 2010 een proefproject opstarten met stille laad- en losoperaties »

Het FAST+ dossier. De Vlaamse regering wou een procedure invoeren om de wegen snel vrij te maken bij een ongeval. UPTR beschouwde dit als een goed initiatief. Daarentegen zijn de toegepaste tarieven buiten proportie. Wat kunnen de transporteurs van u verwachten in dit dossier?

Het doel van FAST (File Aanpakken door Snelle Tussenkost) is het snel en veilig vrijmaken van de snelweg. Specifiek voor vrachtwagens werd een FAST+ opgericht. FAST+ wordt momenteel in Oost-Vlaanderen, Antwerpen en Vlaams-Brabant gebruikt. De prijszetting is het gevolg van een aanbesteding en wordt bepaald door de markt. Het bestek FAST+ werd grondig herbekeken in overleg met de Federale Politie, Detabel, de transportorganisaties en de verzekeringssector. Dit typebestek, dat dit najaar wordt gefinaliseerd, werd opgemaakt met bijzondere aandacht voor het vermijden van torenhoge facturen (geen toeslag voor ADR, verschil tussen pannes en ongevallen, verplichte verantwoording voor het gebruik van bepaalde posten, ...). Het Agentschap Wegen en Verkeer zal tijdens de uitvoering van het contract toezicht houden op een correcte facturatie en evaluatiemomenten voorzien met alle actoren.

UPTR heeft zich altijd verzet tegen de onrechtvaardigheid van het aslastdecreet. Momenteel worden enkel de transporteurs gerechtelijk vervolgd met zeer hoge boetes. En dit terwijl het meestal materieel onmogelijk is voor chauffeurs het gewicht per as te controleren. UPTR heeft vooral bezwaren tegen het "standaarddruk" karakter van de procedure waarbij de transporteurs zich niet gehoord voelen.

Hilde Crevits, een en al glimlach bij het ondertekenen van het minder hinder protocol.

Het Aslastendecreet werd in het leven geroepen zodat Vlaanderen als wegbeheerder kon optreden tegen de schade aan het wegdek die berokkend wordt door overladingen vrachtwagens. Overladingen assen berokkenen immers veel meer slijtage aan het wegdek dan voorzien waardoor de levensduur ervan sneller afneemt dan voorzien. Een overlading van 5% berokkent 21,5% meer slijtage dan voorzien. Eén van 10% zelfs 46% meer. Met als gevolg dat de weg sneller moet vervangen worden, en dat betekent bijkomende kosten voor de overheid en economische schade en tijdsverlies voor de private sector ten gevolge van files.

« Een overlading van 5% berokkent 21,5% meer slijtage van de wegen dan voorzien »

