

Interview met europarlementslid **Philippe De Backer**



UPTA : Mijnheer De Backer, in september 2011 volgde u een grote persoonlijkheid op in het Europees Parlement, namelijk Dirk Sterckx, en bent u ook gaan zetelen in de parlementaire commissie Vervoer. Wie is dit nieuw gezicht in Straatsburg?

Philippe De Backer: Ik ben 33 jaar, woon in Antwerpen en heb een wetenschappelijke achtergrond. Ik behaalde een doctoraat in de Biotechnologie en heb daarna in Luxemburg gewerkt bij een investeringsfonds dat jonge biotechnologiebedrijven ondersteunt. Maar politiek heeft ook altijd een belangrijke plaats in mijn leven ingenomen. Als student was ik al bezig met ideologische politiek. Eerst bij het Liberaal Vlaams Studentenverbond (LVSV) in Gent, waar ik drie jaar actief was. Ik vertegenwoordigde gedurende twee jaar ook de studenten in de Raad van Bestuur van de Universiteit Gent. Daarna bij de liberale jongeren, als nationaal voorzitter van Jong VLD. Ik heb dus al wat ervaring binnen mijn partij, maar dit is wel mijn eerste politieke mandaat.

In het Europees Parlement zetel ik in drie Commissies: de Commissie Transport, de Commissie Economische en Monetaire zaken en de Commissie Werkgelegenheid en Sociale Zaken. Met mijn roots in Antwerpen begrijp ik natuurlijk het belang van havens, en logistiek in het algemeen, voor onze regio. Deze thema's volg ik van dichtbij op, net zoals Dirk Sterckx dat in het

"de beperkende cabotageregels voor het wegvervoer moeten aangepast worden"

verleden deed. Daarbij probeer ik niet alleen oog te hebben voor de infrastructuur, maar ook voor de business modellen in de verschillende transportmodi, om deze vanuit Europa actief te kunnen ondersteunen. Ook de ecologische en sociale kant van het logistieke verhaal interesseren me.

UPTR: U staat bekend om even gedreven en dossiervreter te zijn net als uw voorganger. Hebt u zich na 4 maanden al kunnen inwerken in het Europees kluwen? Op welke thema's wenst u te kunnen wegen in de commissie Vervoer?

Philippe De Backer: Het is uiteraard niet eenvoudig om in een lopende termijn als nieuw Parlementslid te starten. Dirk Sterckx heeft mij op voorhand zeer goed gebriefd over de werkzaamheden in het Parlement. We hebben een aantal keer samen gezeten, waarbij hij mij telkens een update gaf van zijn werk. Op die manier was ik toch voorbereid op het parlementaire werk en kende ik de dossiers die op tafel lagen

Als Antwerpenaar ken ik natuurlijk het belang van logistiek voor onze Belgische economie. Ook als voorzitter van Jong Vld heb ik heel wat zaken opgevolgd, zoals de werking van de spoorwegen, tolheffing voor het gebruik van de weginfrastructuur en mobiliteitsproblemen. Dus ik kom zeker niet onvoorbereid in het parlement. Net als mijn voorganger ben ik een dossiervreter, waardoor technische materies

me niet afschrikken.

Na 4 maanden in het Europees parlement zijn een aantal dossiers waar ik aan meewerkte al gestemd, zoals een opinie over het Mededingingsbeleid 2010 van de Europese Commissie, een opinie met betrekking tot het voorstel over de herziening van de energiebelastingsrichtlijn en de herziening van het Eerste spoorpakket. Hier hebben we met de liberale fractie toch een directe impact kunnen hebben en hebben we de voorstellen op verschillende punten kunnen wijzigen.

Ik denk dat het vooral belangrijk is dat we werken aan het verder openen van de Europese vervoersmarkt. Dit is een essentiële voorwaarde voor het goed functioneren van de Europese interne markt en ook cruciaal als we de Europese economie terug willen doen groeien. Zo moeten bijvoorbeeld de beperkende cabotage-regels voor het wegvervoer en de binnenvaart aangepast worden. Ook voor het spoor is er nog veel werk. Nog te vaak is het vervoer per spoor te onbetrouwbaar. De Europese luchtvaartruimte is verre van voltooid. Ik zal dan ook geen kans onbenut laten om deze zaken aan te kaarten bij elke gelegenheid

Ik vind het verder belangrijk om op weg naar duurzamer transport, te gaan voor een technologieneutraal beleid. We mogen ons niet blindstaren op de bestaande technologieën. Als er nieuwe zijn die efficiënter zijn, dan moeten we daar ook voor open staan.

We moeten vooruit kijken en wetgeving maken die de transportmarkt van morgen ondersteunt.

UPTR: Kunt u een schets geven in welke richting u Europa graag zou willen zien evolueren, op vlak van transport en multimodaliteit? Welke rol ziet u weggelegd voor het wegvervoer?

Philippe De Backer: Zoals ik hierboven al aanhaalde, pleit ik voor een verdere opening van de markt voor alle transportmodi. Nog te vaak vallen de lidstaten terug op het nationale reflexen als het om transport gaat. Ze willen hun eigen historische maatschappijen beschermen, terwijl een Europese aanpak en een open interne markt zoveel meer kan bieden. Een ééngemaakt Europa heeft ook één transportmarkt nodig; hebben we die niet, dan verliezen we veel van onze concurrentiekracht door nodeloze administratieve formaliteiten, extra kosten en andere inefficiënties.

Verder ben ik ben er van overtuigd dat een duurzaam en efficiënt transportsysteem slechts bereikt kan worden wanneer de verschillende transportmodi worden ingezet op de plaatsen waar ze het meest efficiënt zijn. Dit is een economische beslissing, waar een overheid moet faciliteren, geen keuzes opleggen. Verschillende transportmodi hebben altijd een stuk gezonde concurrentie onder elkaar, maar dit moet wel met gelijke wapens verlopen. "Efficiënte comodaliteit",

waarbij de verschillende modi elkaar aanvullen, is het nieuwe toverwoord van de Commissie en ik kan me daar wel in vinden.

Daarom is de aanwezigheid van volvoerende multimodale platformen ook van bijzonder groot belang. Goed uitgebouwde platformen moeten de goederenoverslag van de ene op de andere modus mogelijk maken.

Het wegtransport speelt hierin uiteraard een belangrijke rol. Zij zijn vaak de meest aangewezen manier om goederen te vervoeren over de "last mile". Daarom denk ik ook dat lange vrachtwagens een kans moeten krijgen. Uiteraard moet het gebruik goed gekaderd worden, zodat ze niet door dorpskernen rijden of op wegen waarvan de infrastructuur niet aangepast is aan hun lengte. In Europa woedt een felle strijd tussen de voor- en tegengangers van ecocombi's. Zo worden in het Parlement studies gepresenteerd, die zowel vóór als tegen lange vracht-

wagens pleiten. In België wordt al lang over een proefproject gesproken, maar er werd nog steeds niets uitgevoerd. En dat is jammer, want in ons buurland Nederland zijn ze wel permanent toegestaan.

UPTA: Afgelopen zomer publiceerde de Europese Commissie het Witboek over Europees transport. Wat is uw indruk hierover? Neemt de Commissie volgens u de koe bij de horens?

Philippe De Backer: We hebben lang op het Witboek moeten wachten en ik vind het zeker niet slecht. Er staan veel goede dingen in, zoals het plan van de Commissie om de markten verder te openen, duurzamere mobiliteit promoten door de energie-efficiëntie van voertuigen te verbeteren en de vervoersinfrastructuur efficiënter maken, en verschillende modi meer gaan combineren. Het rapport onderkent ook dat transport en logistiek een belangrijke rol spelen in onze economie.

Een aantal zaken kunnen natuurlijk beter. De Commissie focust zich vooral op de lange termijn, maar 2050 is nog veraf. We moeten nu beginnen met actie te ondernemen, en niet wachten tot bijvoorbeeld 2040 om te starten, anders lopen we economische groei mis en komen transportsectoren in de problemen.

De 300 km grens die de Commissie voorstelt, waarbij tegen 2030 30% van het goederenvervoer over de weg via een andere transportwijze moet lopen, is nogal arbitrair en praktisch niet echt haalbaar. We mogen ons niet focussen op dat getal. Zo kan de binnenvaart perfect gebruikt worden voor het vervoeren van bijvoorbeeld stedelijk afval over een kort traject, terwijl voor andere types goederen en/of volumes, vervoer over de weg wel de beste oplossing is, zelfs over langere afstand. Flexibiliteit is hier het belangrijkste, en dat wordt soms vergeten.

