

interview

Kathleen Van Brempt, Vlaams Minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen en haar ideeën over het verband tussen economie, mobiliteit en transport

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 wat dat betreft? Is volgens u dit verwijt gerechtvaardigd of overdreven?

Van Brempt: Ik ben het daar niet mee eens. De Vlaamse Regering heeft nog maar net een volledig actieplan uitgewerkt waarbij één van de grote uitdagingen het behoud van Vlaanderen als logistieke poort van Europa is.

In dit actieplan zitten veel maatregelen om te komen tot een duurzame logistieke sector in Vlaanderen, hierin wordt trouwens de zeer belangrijke rol van het goederenvervoer over de weg meegenomen.

Wel stel ik vast dat zowel in de media als in de publieke opinie vaak de negatieve kanten van de transportsector belicht worden.

Daar zijn natuurlijk ook een aantal objectieve aanleidingen voor, met name de verkeersveiligheid én de milieuvervuiling.

Jaarlijks doen zich in Vlaanderen nog steeds meer dan 4.000 ongevallen met goederenvervoer voor, dit is ongeveer 13% van het totaal aantal ongevallen op de Vlaamse wegen. Dit kost 200 doden per jaar en stemt ongeveer overeen met 1/4de van het totaal aantal verkeersdoden.

Verkeersongevallen met vrachtwagens brengen ook vaak veel verkeershinder met zich mee.

De transportsector kan men ook niet echt zien als een voorbeeld van duurzaamheid.

De sector is één van de belangrijkste en nog steeds stijgende bronnen van CO²-uitstoot. Technologische ontwikkelingen zoals de katalysator en de roetfilter hebben bijgedragen tot minder uitstoot van vervuilende stof-

fen, maar het verbruik en de CO²-uitstoot zijn per voertuigkilometer niet evenredig gedaald.

Als ik terugdenk aan het dogmatisch verzet van de sector tegen het voorstel om max 80 km/uur te rijden op de snelwegen en andere voorstellen om de verkeersveiligheid en de duurzaamheid te verbeteren, dan kan ik alleen maar concluderen dat de sector nog te weinig open staat voor maatregelen voor meer veiligheid en duurzaamheid.

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 betrekking tot de prioriteiten van de Vlaamse regering?

Van Brempt: Binnen de Vlaamse Regering blijft het mobiliteitsvraagstuk één van de grote prioriteiten. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het Vlaams Regeerakkoord waarin de uitdaging wordt aangegaan om de verkeersveiligheid te verhogen, de verkeersleefbaarheid te verbeteren en om bereikbaarheid en toegankelijkheid te waarborgen.

In mijn beleid neem ik de krachtlijnen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen als uitgangspunt. Mijn mobiliteitsbeleid wil ervoor zorgen dat mensen zich kunnen verplaatsen en de economie kan draaien, maar wel zonder in te boeten aan veiligheid, leefbaarheid, milieu, gezondheid, ...

De prioriteiten in mijn beleid zijn dan ook: het verhogen van de verkeersveiligheid (elk verkeersslachtoffer is

er immers één teveel), het waarborgen van de basismobiliteit voor iedereen (door het bevorderen van het gemeenschappelijk vervoer) en het bestrijden van de verkeerscongestie. Het Pendelplan, meer en beter openbaar vervoer, de investeringen in fietspaden,...moeten bijdragen tot het realiseren van die prioriteiten.

UPTR: 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?

Van Brempt: De investeringen van de Vlaamse Regering in mobiliteit nemen sinds 2001 gestadig toe. In 2006 werd ongeveer 1,2 miljard euro van de Vlaamse begroting aan mobiliteit gespendeerd. 770 miljoen euro aan openbaar vervoer (investeringen en exploitatie), 450 miljoen euro aan weg- en fietsinfrastructuur en onderhoud en 11 miljoen euro aan algemene mobiliteit (bijvoorbeeld Pendelfonds).

Daar bovenop investeren we nog eens meer dan 4,5 miljard euro aan mobiliteitsinfrastructuur via BAM (Masterplan Antwerpen), Lijninvest, Via-invest en prefinanciering spoorinfrastructuur.

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

Van Brempt: De ontbrekende schakel die absolute prioriteit krijgt, is de Oosterweelverbinding. Het is de belangrijkste investering om de totale verkeersproblematiek op het hoofdnet rond Antwerpen te ontlasten en de bereikbaarheid in de hele regio te garanderen.

Verder zijn de A8, de havenrandweg



Westkapelle en de Verkeerswisse-
laar te Lummen nog belangrijke ont-
brekende schakels.

Even belangrijk is het echter dat we de ontbrekende schakels in het goederenvervoer per spoor wegwerken. Van de federale overheid verwachten wij dat in de toekomst werk gemaakt wordt van het verbeteren van de spoorontsluiting van de zeehavens en het uitbouwen van infrastructuur die geheel of grotendeels bestemd is voor het goederenvervoer. Vanuit Vlaanderen wegen we mee op de realisatie van de infrastructuurwerken die essentieel zijn voor de ontwikkeling van Vlaanderen, zoals de IJzeren Rijn, het diablo-project (tweede spoorontsluiting van Zaventem), de Gewestelijke Expresnetten, en de Liefkenshoek-tunnel

**UPTR: Met het geld van het wege-
vignet voor snelwegen en gewest-
wegen, kan er extra geïnvesteerd
worden in wegenonderhoud én in
duurzame mobiliteit. Waaraan
denkt u dan zoal en welke zullen
daarop de repercussies zijn voor
de transportsector ?**

Van Brempt: De invoering van het wege-
vignet in Vlaanderen en/of
België heeft in de eerste plaats de
bedoeling om alle weggebruikers op
een rechtvaardige manier een bijdrage
te laten leveren voor het gebruik van
de weginfrastructuur.

De huidige voorstellen richten zich in
de eerste plaats op de voertuigen
beneden de 12 ton.

We vinden het evenwel belangrijk om
dit systeem te overleggen met de
Europese Commissie. En te overleg-
gen met onze buurlanden.

De Minister-President voert op dit
ogenblik deze onderhandelingen. De
Vlaamse Regering zal pas verdere
stappen zetten over de keuze van de
concrete modaliteiten, op het ogen-
blik dat hierover duidelijkheid is.

De eventuele meerinkomsten zullen
geherinvesteerd worden in het gehe-
le vervoerssysteem, en zullen niet
enkel gebruikt worden voor een beter
onderhouden infrastructuur, maar
ook voor een beter aanbod van het
openbaar vervoer.

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

Van Brempt: De uitgangspunten van
een duurzame mobiliteit situeren zich
op drie assen: economie, ecologie en
sociaal.

Om onze economie, onze mobiliteit
en ons milieu te vrijwaren is het
absoluut noodzakelijk dat we ons op
een meer duurzame manier van en
naar het werk gaan verplaatsen.

Daarom heb ik vorig jaar een
Pendelplan opgesteld. Doel van het
pendelplan is om tegen 2010 het
aantal autoverplaatsingen in woon-
werkverkeer met 10 % te doen dalen,
van 70% tot 60%. De aandelen van
openbaar vervoer en fiets moeten
minstens stijgen van 15% tot 20 %.

De overheid kan dit niet in haar een-
tje. Ze heeft de steun nodig van de
bedrijven, vakbonden en werkne-
mers.

Hiervoor wordt een ondersteuning
geboden via de provinciale mobili-
teitspunten, een uniek loket waar
bedrijven en andere collectieve
instanties terecht kunnen voor pro-
fessioneel advies op maat.

Via het nieuwe Pendelfonds kunnen
duurzame projecten voor de organi-
satie van woon-werkverkeer worden
gefinancierd.

**UPTR: Vormt de institutionele
complexiteit van België geen rem
of hinderpaal voor de economi-
sche 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)?**

Functioneert de samenwerking

interview

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

Van Brempt: Om Vlaanderen degelijk te kunnen besturen en de ambities met betrekking tot het mobiliteitsbeleid ten volle waar te maken, heeft Vlaanderen niet noodzakelijk meer bevoegdheden nodig, maar vooral meer op elkaar aansluitende bevoegdheden.

Om een geïntegreerd openbaar vervoersbeleid te voeren zou de gewestelijke minister van mobiliteit ook de nodige sturing moeten kunnen geven aan de NMBS. Het zou goed zijn, moesten de gewesten een soort van samenwerkingsovereenkomst kunnen afsluiten met de NMBS.

Voor het verkeersveiligheidsbeleid moeten de gewesten voor hun specifieke verkeersveiligheidsproblematiek aanvullende regels kunnen uitdiepen aangaande verkeersreglementering en regels van algemene politie. Ook de regionalisering van de verkeersveiligheid kan bijdragen tot een meer geïntegreerd verkeersbeleid in Vlaanderen.

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?

Van Brempt: Het Masterplan is een multimodaal plan dat één en ondeelbaar is.

Het bestaat uit 16 infrastructuurprojecten waaronder de Oosterweelverbinding die de Antwerpse Ring sluit in het noorden met een nieuwe Scheldetunnel en een unieke dubbeldeksbrug, de Oosterweelverbinding. Ook de infrastructuur van het bestaande waterwegennetwerk in de Antwerpse regio wordt vernieuwd en geoptimaliseerd. Zo is er de maritieme toegang tot het Kattendijkdok en Royersluis en worden bruggen aangepast voor een intensiever gebruik van het Albertkanaal.

Het Masterplan zorgt ook voor een aanzienlijke uitbreiding van het openbaar vervoersnetwerk, o.m. met betere tramverbindingen, en meer en veiligere fietsroutes.

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

Van Brempt: Duurzaam mobiliteitsbeleid in Vlaanderen moet voor mij meer betekenen dan het bereikbaar maken en houden van onze economische knooppunten. We moeten een ruimer visie hanteren over hoe we onze mobiliteit uitbouwen, hoe we files vermijden, hoe we alle mogelijke transportmiddelen een optimale

plaats geven, rekening houdend met milieu, mensen, maximale werkgelegenheid en vooral ook veiligheid.

De groei van de economie en de behoefte aan transport zullen in de komende jaren toenemen. Elk procent economische groei leidt daarbij tot een meer dan evenredige groei in de transportbehoefte. De afgelopen 25 jaren is het transportvolume in Europa verdubbeld, er mag zelfs verwacht worden dat dit groeitempo toeneemt, zodat binnen 20 jaar het transportvolume opnieuw zal zijn verdubbeld.

In 25 jaren is het transportvolume in Europa verdubbeld, er mag zelfs verwacht worden dat dit groeitempo toeneemt.

De druk op de leefomgeving wordt steeds klemmender en het besef groeit dat doorgaan op de huidige wijze op middellange en lange termijn niet realistisch is.

We moeten dus een koppeling maken tussen economische groei en verbetering van de ecologische en sociale kwaliteit van de leefomgeving.

De band tussen economische groei en transportgroei moet doorbroken worden.

Door maximaal in te zetten op duurzaam vervoer, maar ook door te evolueren naar een 'andere' economie. Dit kan enkel als er een juiste prijs bepaald wordt voor transport. Het is toch niet logisch dat de tomaten die in Spanje worden gekweekt en worden overgebracht naar hier, goedkoper zijn dan de tomaten van eigen bodem. Het is toch niet logisch dat er hier in de Noordzee garnalen worden gevangen, die worden verreden naar Marokko om daar gepeld te worden om daarna opnieuw naar hier te worden vervoerd voor de verkoop.

Enkel als we een juiste prijs bepalen voor vervoer, kunnen dergelijke systemen die ecologie en leefbaarheid onder druk zetten, gecorrigeerd worden. ■

