

Renaat Landuyt reageert op het rapport van UPTR

UPTR: Onze eerste bedoeling is alleszins om u een soort recht van antwoord te geven op de publicatie in juni 2006 door UPTR in het vakblad waarbij de resultaten van het beleid werden geëvalueerd. De evaluatie betreft uiteraard het beleid dat gevoerd wordt en werd en heeft geenszins de bedoeling om personen te evalueren

De publicatie in het vakblad van juni 2006

UPTR: Met verwijzing naar de juist vernoemde publicatie in het vakblad van UPTR, vragen wij ons af of UPTR uw beleid dan verkeerd begrepen had of bepaalde elementen eruit niet had vermeld. Wij geven u dan ook in dit verband het woord om te corrigeren en toe te lichten wat u in dit verband belangrijk vindt.

R. Landuyt: De cijfers kloppen niet, met uitzondering betreffende de evaluatie over de snelheidsbeperking tot 80 km/uur. Daar ga ik mee akkoord dat ik onvoldoende scoor – ik heb daar geen probleem mee. Maar de rest begrijp ik echt niet en vind ik niet correct.

Wat de boetecatalogus, de digitale tachograaf betreft, dit moet allemaal verhuizen naar de categorie voldoende.

Technische controle en remtesten dienen volgens mij over te gaan naar de categorie geslaagd, meer dan geslaagd zelfs.

De veiligheidsafstand behoort bij de controles van de federale politie en ik kan meedelen dat zij morgen op 6 maart 2007 zal aankondigen dat er op dit punt meer controles komen. Dit punt behoort trouwens niet eens tot mijn bevoegdheid, maar wel tot die van de Minister van Binnenlandse Zaken.

Voor de punten waar ik geen vat op heb, dien ik mijns inziens het voordeel van de twijfel te krijgen. En hier verwijt u mij iets – de veiligheidsafstand – wat niet aan mij kan worden verweten; ik vind dit een technische fout.

Wat mij betreft zet u mij dus alleen

maar voor punt 1 als onvoldoende. Ik weet waarover ik praat; bijvoorbeeld cabotage Frankrijk en Italië, ik kan niet strenger zijn dan nu al het geval is. En als het over strengheid gaat, dan moet u mij maar bij “super-geslaagd” onderbrengen.

Verlies van geneeskundige schifting – wat zou ik hier verkeerd hebben gedaan? Ik heb daar niets mee te maken.

Mijn conclusie over de evaluatie is dus dat ze correct is wat betreft de snelheidsbeperking en dat alle andere appreciaties dienen te verschuiven naar de middencategorie “voldoende”. Het inhaalverbod bij regenweer wordt nu tenminste gecontroleerd. Dit inhaalverbod heb ik trouwens geërfd van mijn voorganger Minister Durant. Ik kan begrijpen dat de sector gekant is tegen deze maatregel. Maar verkeersveiligheid hoeft niet altijd in tegenspraak te zijn met rendement. Ik vind inderdaad dat er tegenspraak is tussen verkeersveiligheid en rendement.

Uitzonderlijk vervoer

UPTR: Uw initiatief en manier van werken heeft UPTR zeker gewaardeerd. Spijtig genoeg zien we vandaag dat de gewesten er een andere visie op na houden. Wij menen dat dit dossier uitzonderlijk vervoer duidelijk wijst op de noodzaak om in zake Vervoer en Mobiliteit op het niveau van België te kunnen rekenen op een “dirigent”, een soort coördinator. UPTR heeft trouwens altijd gepleit voor een minister-coördinator in zake Vervoer en Mobiliteit. Wij hebben ten zeerste geapprecieerd

dat u in het dossier van het rijverbod op de autosnelweg A1 te Rijsel bent tussengekomen bij de Europese Commissaris en dat u, als Minister die bevoegd is voor het ganse grondgebied, hier de facto de rol op zich heeft genomen van coördinator en naar buiten bent gekomen met een visie die het hele land vertegenwoordigde.

Wat is uw visie in verband met het instellen van een minister-coördinator, die als taak ondermeer zou kunnen hebben: het coördineren van eventueel verschillende standpunten van de gewestelijke ministers? Functioneert de samenwerking tussen de gewesten en het Belgische niveau op een correcte wijze of zou men duidelijker moeten definiëren wie de “dirigent” is?

R. Landuyt: Uitzonderlijk vervoer valt eigenlijk samen met Infrastructuur. Er is dus wel een logica dat dit meer gewestelijk wordt geregeld. Wij hebben daar als federale overheid dus geen vat meer op.

Bijkomende vraag: een concreet voorbeeld – een transport vertrekt vanuit Aarlen over Brussel naar Oostende – hoe ziet u dat in de praktijk gebeuren?

R. Landuyt: Voor mij is dit hetzelfde als bij internationaal uitzonderlijk vervoer, wanneer bijvoorbeeld een chauffeur de rit maakt van Keulen naar Brussel. Dit is onvermijdelijk. Ook in dit verband kan de staatshervorming niet genegeerd worden. Zelfs coördinatie door een federale Minister zou alleen maar leiden tot tijdverlies en geen oplossing bieden, omdat iedere regio zeer goed weet



hoe het gesteld is met hun infrastructuur en op zich moeten zorgen voor een vlotte procedure. En dus is mijn conclusie dat de coördinatie nooit vlugger kan gaan dan de traagste van de twee. Wij hebben dit probleem bekeken; men moet hier gewoon het systeem van de infrastructuur volgen. Er is in feite niets te doen aan de divergentie die vermeld staat in de verschillende ontwerpen. Ik herhaal dat mijns inziens de federale overheid ter zake ook niet beter zou kunnen scoren dan de traagste speler in het geheel. Meer is in dit verband niet te bereiken, ook al omdat de federale overheid, de regels in de regio's niet mee bepaalt. Het is evenwel duidelijk dat dit een van de punten is voor uitklaring van bevoegdheid. De regeling zoals ze nu bestaat is in elk geval niet logisch. Ik ben er dus voorstander van dat het uitzonderlijk vervoer volledig onder de gewestelijke bevoegdheid valt.

Met betrekking tot het dossier **Rijssel**: ik kan mij daar niet opdringen als coördinator. Ik ben zelf minister geweest in een regionale regering en ik vind dat de dynamiek dat iemand uit een andere regering coördinerend optreedt, niet werkt. Zelfs het idee van een coördinator als "eerste onder gelijken" wordt niet aanvaard, het ligt te gevoelig. In dat verband is er in België een nood aan betere afspraken, dan vandaag.

Inhaalverbod

UPTR: In de huidige toestand wordt het principe gevolgd dat inhalen toegelaten is, tenzij het met verkeersborden verboden wordt.

In uw beleidsnota staat vermeld dat het uw intentie is om het systeem om te keren, dit wil zeggen dat het voor het vrachtvervoer verboden is om in te halen, tenzij het met verkeersborden uitdrukkelijk wordt toegestaan.

1° wanneer is de publicatie voorzien van het K.B. dat dit systeem moet omkeren?

2° wat is het standpunt dienaangaande van uw gewestelijke collega's?

R. Landuyt: Op voorstel van collega Reynders spreken we nu over "inhaalzones". Deze omkering van het systeem maakt geen verwijt uit aan het adres van de vrachtwagenchauffeurs. Het is meer het inschatten van het gemengd vervoer, daarmee bedoel ik vrachtwagens en gewoon vervoer. Gewoon vervoer is even gehaast als het vrachtverkeer. Het economische belang en de aard van beide vervoerstypen is verschillend, maar daar gaat het mij in feite niet om. De vraag is hoe men daar mee moet omgaan. We vertrekken vanuit het principe dat het gevaarlijk is om in te halen, wat ook een logisch principe is. We vertrekken dus van

het verbodsprincipe en we kijken dan in welke zones we het ons kunnen permitteren dat er ingehaald wordt. Dat is trouwens in sommige regio's in het buitenland ook zo. Ons land is evenwel zodanig klein dat wij eigenlijk best vergeleken worden met sommige regio's in grotere landen. We hebben maar de grootte van een regio in een groter land.

Ik houd geen rekening met de mogelijkheid dat de regio's de inhaalzones niet tijdig zullen definiëren, integendeel we gaan ervan uit dat iedereen meewerkt aan dezelfde doelstelling. Daarom dat we ons baseren op het overleg om te kijken of het realistisch is om dergelijk inhaalverbod in te voeren.

Dat is niet zo gebeurd met het verbod om in te halen bij regenweer – er is toen geen samenspraak geweest met de infrastructuurbeheerder. Bij de invoering van de zone-30 in de buurt van scholen is dit wel gebeurd. Ik heb eigenlijk nog geen concreet idee wanneer het KB betreffende dit inhaalverbod zal worden gepubliceerd. Een datum voor publicatie van het KB staat nog niet vast. Het is niet mijn bedoeling om druk te zetten op de gewesten. Zij moeten daar in alle rust kunnen over oordelen.

Ik denk dat we niet meer zitten in de fase van standpunten over dit onderwerp, maar wel in de fase van technische haalbaarheid: "wanneer kunnen we de verkeersborden "omkeren".

interview

Richtlijn over de opleiding van de chauffeurs

UPTR: Na constructief overleg met alle partijen, zal de regering het K.B. voor de implementering van desbetreffende richtlijn publiceren. Hebben wij al een datum in het vooruitzicht?

Het heeft wel enige tijd geduurd vooraleer België deze richtlijn omzet in nationale wetgeving – de uiterlijke termijn in de richtlijn voorzien, is 2009. Is de vertraging bij het omzetten van deze richtlijn er dan de oorzaak van dat het ontwerp K.B. vrij liberaal van karakter is? Wij verklaren dit nader. In tegenstelling tot de wetgeving in de meeste lidstaten die de oprichting van “alles-in-één” grote opleidingscentra plant, voorziet ons ontwerp K.B. dat het lesaanbod ook per module kan ingericht worden. Met andere woorden, iemand die slechts één of enkele maar niet de totaliteit van de modules in zijn lespakket aanbiedt, kan dit ook zo doen. Of is het het economische standpunt, dat ook UPTR heeft ingenomen, dat doorgewogen heeft? Het is immers zo dat het bouwen van grote opleidingscentra nog veel tijd zou gekost hebben en nog veel vertraging zou opgeleverd hebben.

R. Landuyt: In verband met de opleiding van de chauffeurs, kijken wij naar de diplomaverreisten en de gewesten en de sociale gemeenschap zorgen voor de opleiding. Ik ben persoonlijk tussengekomen in verband met het lesaanbod om daar in duidelijk het onderscheid te maken. Ik wil de eindstreep kennen. Ik wil verantwoordelijk zijn voor de kwaliteit van de chauffeur. Hoe dat men dit bereikt is niet eens een federale maar wel gemeenschapsbevoegdheid; daarmee heb ik het een beetje ontvlucht en minder zwaarrealistischer gemaakt voor de chauffeurs.

Eco-combi's

UPTR: De eco-combi's worden beschouwd als een van de manieren om de CO₂-emissies te verminderen. Iedereen kent uw standpunt in verband met de eco-combi's. Is dit standpunt intussen geëvolueerd?

R. Landuyt: We moeten wel opletten

met de term “vervuiling”. Sommige mensen hebben ook andere namen voor eco-combis: zware trucks, mega-trucks of lange zware voertuigen – in de benaming zit al een soort appreciatie. Men mag zich niet door de benaming laten misleiden. We moeten kijken naar de inhoud. Mocht het allemaal waar zijn wat over die voertuigen wordt gezegd, dan is er zeker een probleem.

Dan is er nog een specifiek probleem in ons land, namelijk het blokkeren van een weggedeelte moet voorzichtig bekeken worden. Dat menen wij zelf, maar ook de tegenstanders van het inhaalverbod. Zij zeggen over het inhaalverbod dat we moeten opletten om op de weg geen “muur” te creëren. Stel u voor dat we dat dan doen met eco-combi's, dan is dat nog een grotere muur. Door al die in- en uitritten op onze snelwegen in ons systeem moeten we dit nog eens extra bekijken. Met al deze elementen rekening houdend hebben we al gekeken naar de havengebieden waarvoor bijna geen verbindingen zijn. Op dit ogenblik onderzoeken we de verbindingen tussen havengebieden en productiebedrijven die nogal havengericht zijn, bijvoorbeeld bedrijven van autoconstructie, om uit te maken of we daar een stap verder kunnen gaan. Probleem is dat we daar echt op verkeersassen komen en dat deze voertuigen stremmend zouden kunnen werken. Ik bekijk het in ieder geval zonder taboes. We kijken dus zeker niet alleen naar een CO₂-besparing. Wat is nu echt beter?

De rij- en rusttijdenregeling

UPTR: De nieuwe regeling in verband met de rij- en rusttijden treedt op 11 april e.k. in voege. Het zal voorzeker voor al onze chauffeurs niet gemakkelijk zijn om hun manier van rijden en werken, hun gewoonten dus (onder meer in verband met de andere regeling van de rijonderbrekingen) aan te passen. Hebt u al voorzien om aan uw controlediensten de instructie te geven om een bepaalde overgangperiode in acht te nemen, waarin bijvoorbeeld wel de aandacht wordt gevestigd op de nieuwe regeling, maar waarin nog niet effectief zal worden geveerbali-seerd?

R. Landuyt:

Het is een van de opties van de federale wegcommissie om in samenwerking met onze controlediensten speciaal te letten op deze rij- en rusttijdenregeling. Wij gaan werken met zachte controles. Het is pas met ernstige controles dat het ook ernstig nageleefd zal worden. Het is altijd even slikken in het begin. Maar we gaan werken met zachte controles. Met zachte controles bedoel ik dat de controlediensten in de overgangperiode zullen inschatten wie wel en wie niet op de hoogte dient te zijn van het bestaan van de nieuwe regeling. Er zal op dezelfde manier te werk gegaan worden voor de buitenlandse chauffeurs – dienden ze op de hoogte te zijn of niet? Daarbij zal wel rekening gehouden worden met het gegeven dat veel buitenlandse chauffeurs werken voor Belgische eigenaars in het buitenland, en die mogelijk doelbewust bepaalde sociale regels willen omzeilen. Met andere woorden, er komen al controles van in het begin – we kunnen niet anders, want het is de enige taal die men verstaat.

Het is ook zo dat de chauffeur de uren rijdt die de baas hem oplegt.

Ik wil er wel op wijzen dat er voor sommige inbreuken die geen zware inbreuken waren, in de boetecatalogus een aanpassing van de tarieven naar beneden toe is gebeurd, en dat dit ook al een zekere tolerantie betekent.

De transportsector

UPTR: U hebt aan de gespecialiseerde pers verklaard dat u niet bevoegd bent om u uit te spreken over het economische aspect van de transportsector. Wij vragen ons af of u door deze pers dan niet verkeerd werd begrepen? Welke is uw economische visie op de toekomst van de vervoerssector en van de logistiek in België.

R. Landuyt: Zoals u kunt zien, ben ik soms slachtoffer van de pers (lacht). Ik ben blij dat u mij die vraag stelt. Het is inderdaad eerder deontologisch bedoeld, want het is mijn collega die zich met het economische aspect inlaat. Uiteraard zijn we daar niet blind voor, maar in het mechanisme is mijn hoofdverantwoordelijkheid de veiligheid in het verkeer. Iedereen in België weet dat de logis-

tieke sector, een heel belangrijke sector is. Daaromtrent geen misverstand.

Cabotage

UPTR: De Europese Commissie hoorde alle lidstaten over de cabotage. Werd er terzake rekening gehouden met de argumenten van de Belgische Staat? Hebt u er een gevoel van wat het resultaat van dit overleg zou kunnen zijn?

R. Landuyt: Wij hebben al geprotesteerd tegen de interpretatie van Frankrijk; uiteraard gaan wij niet akkoord met hun manier van handelen. Ik denk dat Frankrijk deze protectionistische aanpak ook niet zal kunnen blijven volhouden. Ze zullen zich moeten schikken naar de Europese markt. En dit is ook de houding van België en mijzelf. We moeten een correcte houding hebben, zowel ten opzichte van het oosten waarvoor we de regeling geleidelijk dienen in te voeren, maar ook in het westen moet het correct gespeeld worden.

Nachtrijden

UPTR: Minister Kris Peeters heeft het idee van het nachtrijden gelanceerd, dit om de mobiliteit te verbeteren. Wat denkt u van dit initiatief van Minister Kris Peeters? U hebt als federale Minister toch mogelijkheden om dit initiatief te steunen? U kunt het initiatief extra steun geven door bijvoorbeeld voor te stellen dat de sociale bijdragen op de nachtarbeid zullen worden verminderd. Wat denkt u in dit verband te doen?

R. Landuyt: Ik ga dit initiatief in ieder geval niet tegenwerken, maar het is gemakkelijker te realiseren in de havens dan in de steden. De steden hebben juist de uren bepaald in functie van de leefbaarheid van de stad. Dus per individuele stad kunnen discussies worden gevoerd over laaden en losuren. Ik heb eigenlijk al last genoeg met de nachtvluchten en dan nu misschien met nachtlawaai van vrachtwagens.

Deze regeling zal dus beter te realiseren zijn in de havens dan in de steden, we moeten alleen deze concentratie op de file-uren kunnen doorbreken. Dat is wat ik vooral heb begre-

pen uit de boodschap van mijn collega. In de steden waar winkels zijn moet ook kunnen gewoond worden. Ik meen dus dat in verband met het stedelijke beleid dit initiatief toch wel wat herdacht dient te worden.

In zake de eventuele vermindering van de sociale bijdragen om nachtarbeid te stimuleren, heb ik alle vertrouwen in de vakbonden, die kunnen dat inschatten. Ik stel alleen dus vast dat er bereidheid is in de havens maar niet erbuiten.

In de pers lezen we dat de transportvakbond niet akkoord gaat, maar dat de vakbonden van de havens wel instemmen. Maar de enen werken in een beperkt aantal schifturen, en de anderen weten wel wat lang rijden is. Het is allemaal vlugger gezegd, dan uitgewerkt.

Vignet voor wagens

UPTR: Waar is men nu in verband met het dossier van het vignet? Iedereen gaat ermee akkoord om te erkennen dat de mobiliteit een factor is die bijdraagt tot de rentabiliteit van de economie. Met het geld van het vignet voor snelwegen en gewestwegen, kan er extra geïnvesteerd worden in duurzame mobiliteit. Waaraan denkt u dan zoal en welke zullen daarvan de gevolgen zijn voor de transportsector, ook in zake rentabiliteit?

R. Landuyt: Die discussie is gevoerd geweest. België was een van de landen, in het kader van de nieuwste richtlijn, die ervoor hebben gepleit om met de opbrengst van het vignet meer te kunnen doen dan het onderhoud van de wegen. Dit is nu een stuk meer mogelijk geworden, maar de toekomst zal uitwijzen hoe creatief iedereen kan zijn. In ieder geval de richtlijn is afgerond, dus dat laat alle mogelijkheden open. Maar wij zijn geen voortrekker om veel tarieven in te voeren – België is toch nog altijd een centrumland.

Vooruitzichten

UPTR: Hebt u nog grote projecten in het vooruitzicht? Zijn er nog nieuwe dossiers die u graag zou afgewerkt zien voor het einde van deze legislatuur?

R. Landuyt: Een verkiezingsoverwinning! Ik reken daarvoor eigenlijk niet op de eigenaars van de vrachtwagens, maar wel op de vrachtwagenchauffeurs. Het zijn er meer. (lacht) Ik denk dat wij alles afgerond hebben binnen de termijn en dat we dus, wat beleid betreft, geen nieuwe initiatieven meer aankondigen.

“Nachtrijden is gemakkelijker te realiseren in de havens dan in de steden”
Voor de toekomst gaan we wel nog een Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid mee helpen organiseren om te zien dat de volgende vijf jaren op dit vlak goed zullen verlopen.

Een van de grote uitdagingen in de sector zou zijn: hoe maken wij die intermodaliteit op onze wegen – het samenbrengen van wagens, vrachtwagens, spoorverkeer – uitvoerbaar?

Alle sectoren moeten hun groeiomgankelijkheden houden. Maar hoe realiseren we dit gemengd vervoer op de beperkte afstand aan wegen die we hier hebben. Ik ga er in ieder geval van uit dat het vrachtverkeer niet zal dalen. Daarom denk ik ook niet dat eco-combi's in ons land veel toekomst hebben. We zijn als land veel te klein en we moeten het hebben van het normale vrachtvervoer dat altijd zeer soepel kan inspelen op de noden. Dus economisch gezien maak ik mij geen zorgen voor de sector, alleen hoe krijgen we dat allemaal behoorlijk georganiseerd.

UPTR: Welke zijn uw ambities na 10 juni 2007?

R. Landuyt: Gewoon doorgaan. Ik ben nu acht jaar minister en mijn ambitie is om gewoon verder ergens politieke invloed uit te oefenen. Minister van mobiliteit? Een minister is uiteindelijk een interim-manager die heel soepel moet kunnen verspringen van domein. Mijn ambitie is om er bij te kunnen zijn om in de toekomst de bevoegdheden beter te verdelen met elkaar.

UPTR: Hebt u aan dit alles nog iets toe te voegen? Een idee, een raad, een vraag...

R. Landuyt: Ik hoop dat uw evaluatie zal neerkomen op een 9/10, en dat ons gesprek ertoe leidt dat alleen in zake de snelheidsbeperking tot 80 km/uur een onvoldoende zal toegekend worden.