

Jean-Marie Dedecker: Vervoer niet knock-out slaan !

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 daaromtrent? Is volgens u dit verwijt gerechtvaardigd of overdreven?

J.-M. Dedecker: Dit verwijt is niet overdreven. Voor ingeschreven voertuigen wordt ieder jaar 11,56 miljard euro aan heffingen en belastingen allerlei betaald. Slechts 0,50 miljard euro vloeit terug onder de vorm van infrastructuurwerken. Dit terwijl het openbaar vervoer kan rekenen op een sponsoring van 4,00 miljard euro. Zelfs de boetes zijn niets anders dan een nieuwe vorm van belasting. Er bestaat mijns inziens een soort achtervolgingswaanzin ten overstaan van de auto "het monster van de Wetstraat".

Op Europees niveau leggen de vrachtwagens jaarlijks een afstand af van **700 biljoen** kilometer, terwijl dit voor het spoor beperkt blijft tot 11 biljoen kilometer.

Ik stel vast dat wij in feite beschikken over een Minister van Immobilititeit in

plaats van een Minister van Mobiliteit en onder het mom van veiligheid heeft men allerlei remmen gelegd op de wegen: rotondes onaanangepast voor het vrachtvervoer, allerlei verkeerspaaltjes. Men creëert files zonder ook maar een alternatief te bieden. Amper 14% van het vrachtvervoer gebeurt langs de binnenvaart en meer dan 70% langs de weg.

Er staat een prijs op het in file staan; men heeft berekend dat deze congestiekosten bijvoorbeeld voor een willekeurige werkdag in de maand mei oplopen tot 624.000 euro.

Het is tijd dat men iets doet aan de infrastructuur; ik denk in dit verband aan een viaduct over de Ring rond Brussel voor het doorgaande verkeer. Immers 60% van het verkeer op die Ring bestaat uit doorgaand verkeer dat helemaal niet in Brussel moet zijn. Verder zou men de pechstroken kunnen weghalen van de autosnelwegen en vervangen door pechzones. Ik vind ook dat men komaf moet maken met onnozelheden als "vrije busbanen op de autosnelwegen"

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 Senator de indruk gehad dat de vraagstukken met betrekking tot de mobiliteit tot de prioriteiten behoren/behoorden van deze federale regering?

J.-M. Dedecker: De prioriteit was het verhogen van de mogelijkheden van het openbaar vervoer, omdat het openbaar vervoer volledig gepoliticiseerd is, terwijl 7/10 chauffeurs een auto nodig hebben om op hun werk te geraken.

Er is **nieuwe infrastructuur** nodig. Op 10 jaar tijd werd er nog geen 10 km nieuwe snelweg aangelegd, terwijl het vrachtvervoer in die periode gewoon verdubbeld is.

Een voorbeeld. Aan de verkeerswisselaar Zwijnaarde/Gent komt 130 miljoen ton vrachtvervoer voorbij. Dit is dezelfde tonnage als voor de hele Antwerpse haven.

Met de opening van het Deurganckdok komen per jaar gemiddeld 1 miljoen containers extra richting Frankrijk en dan nog altijd op dezelfde wegen.

Investeren in infrastructuur is broodnodig; als men amper 10 % gebruikt van de opbrengsten van de auto dan verdubbelt de regering dit budget voor infrastructuur.

UPTR: Denkt u dat de regering de wil en/of de mogelijkheid heeft gehad om meer financiële middelen vrij te maken om de mobiliteit te verbeteren? Welke zijn volgens u de prioritaire infrastructuurprojecten die België nodig heeft om zich te handhaven aan de logistieke top van Europa?

J.-M. Dedecker: Prioritair zijn m.i. de ontsluiting van de Zeebrugse haven (aansluiting op de autosnelweg, de ont-dubbeling van de Brusselse Ring (viaduct) en de Oosterweelverbinding.

8,3 % van onze economische activiteit en 7,2 % van onze werkgelegenheid is gebonden aan vervoer en logistiek. Export vertegenwoordigt 67% van het BBP. België is een land van uitvoer en wij moeten deze in



stand houden in het belang van onze welvaart.

UPTR: Welke andere denkpistes ziet u onder ogen – naast de infrastructuur-projecten – om de mobiliteit van de verschillende weggebruikers te verbeteren?

J.-M. Dedecker: We moeten ook creatief gaan denken: laad- en lostijden moeten ook mogelijk zijn buiten de normale kantooruren, de modal shift moet evolueren tot co-modaliteit, een synergie met andere modi en er moet beantwoord worden aan economische principes, bijvoorbeeld just-in-time.

UPTR: Vormt de institutionele complexiteit van België geen rem of hinderpaal voor de economische 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)?

J.-M. Dedecker: Niet alleen is er de versnippering van de bevoegdheid voor mobiliteit over verschillende

ministeries. Ik vestig er de aandacht op dat alles wat vliegt, rijdt of spoort in handen is van socialistische ministers voor wie de prioriteit het openbaar vervoer is :

De luchthaven van Zaventem wordt geleid door papa Van den Bossche. Ook in socialistische handen is het openbaar vervoer: de Lijn valt onder de bevoegdheid van Ingrid Lieten en de NMBS wordt geleid door Yanni Haeck, ex-kabinetschef van Van de Lanotte

UPTR: Functioneert de samenwerking tussen de Gewesten en het federale niveau op een correcte wijze of zou men duidelijker moeten definiëren wie de dirigent is? Welke is uw economische visie op de toekomst van de vervoerssector en van de logistiek in België?

J.-M. Dedecker: Ik zie verschillende remedies voor een betere toekomst. Er moet gewerkt worden aan het onderhoud en de verbetering van de infrastructuur. We moeten soepeler worden wat de laad- en lostijden betreft en er moet een duidelijke

synergie tot stand gebracht worden tussen trein-auto en binnenvaart.

Kijken we maar even naar de evolutie van het marktaandeel.

Van 1980 tot in het jaar 2000 verschuiven de cijfers als volgt:

- trein van 26% naar 15%
- binnenvaart van 20 % naar 12 %
- wegvervoer van 58 % naar 73%

Had Belgacom even weinig geïnvesteerd in nieuwe technologie en telefoonlijnen als de overheid doet met betrekking tot de wegeninfrastructuur, dan klonk vandaag in iedere telefoon de bezetting.

Het stimuleren van carpoolen, van telewerk inclusief de bouw van satellietkantoren, het spreiden van werken schooltijden, het verder ontwikkelen van een efficiënt openbaar vervoersnet, het vinden van redelijke en haalbare alternatieven voor het goedertransport, ... dit alles kan, maar dan op basis van een rationeel debat met gefundeerde studies over de volledige maatschappelijke impact, van veiligheid over milieu tot economie.

Transics®

keep in touch

Meten is weten. Via real time informatie uw vloot beheren teneinde uw efficiëntie te verhogen en uw operationele kosten te laten dalen, dat zijn uw prioriteiten en tevens onze missie. Met meer dan 17 jaar ervaring en meer dan 35.000 geïnstalleerde boordcomputers is Transics de betrouwbare partner bij uitstek als het gaat om fleet management.

Voor meer informatie en referenties, surf naar www.transics.com

Belofte van
Onderneming van het Jaar 2006

Ter Waarde 91
B-8900 Ieper
Tel: 057 34 61 71
Fax: 057 34 61 70
info@transics.com
www.transics.com

N°1 IN TRANSPORT FLEET MANAGEMENT OPLOSSINGEN

Real time informatie

GPRS communicatie

Overdracht data digitale tacho

CAN Bus interface

Intelligente navigatie

Positionering

Transport zonder informaticaondersteuning is de dag van vandaag ondenkbaar. Met Transics als fundament slagen we daar in.

- Fons Ronsmans, IT-Manager (Transmet, 85 voertuigen)

Winnaar
Truck ICT Award 2007