

# UPTR ontmoet **Philippe Henry**, Waals Minister van Mobiliteit



**UPTR : De Verklaring van de Waalse regering voorziet een hoofdstuk « DUURZAME MOBILITEIT BEVORDEREN VOOR IEDEREEN ».**

**Welke zijn de grote lijnen die het goederentransport aanbelangen?**

**Philippe Henry :** Zoals vermeld in de algemene politieke verklaring, stellen veel studies Wallonië voor als essentiële kern voor de ontwikkeling van transport- en logistieke activiteiten. Een « pôle de compétitivité » is trouwens gewijd aan deze sector. Het is dus belangrijk zijn groei te begeleiden, door die te heroriënteren naar duurzame transportmiddelen en de modal shift aan te moedigen.

**« Het programma Marco Polo moedigt de bedrijven aan het goederentransport over de weg te transfereren naar het maritiem transport over korte afstand, het spoor en de binnenscheepvaart »**

Daarom moet er een globale en geplande visie van de sector gedefinieerd worden en de intermodaliteit van het net bevorderd worden (verbinding tussen water, spoor en weg) om een betere mobiliteit en samenhang te garanderen op territoriaal, economisch, sociaal en milieuvlak. Het goederentransport in de stad moet ook anders opgevat worden.

De algemene politieke verklaring van de Waalse regering is op dat vlak erg expliciet : ze neemt de kwestie van het goederentransport op, wat wijst op haar interesse in deze kwestie.

Ik nodig iedereen uit om ze te raadplegen en er zowel transversale als specifieke maatregelen te vinden over de drie grote manieren van goederentransport (weg, water, spoor).



*Het huidige systeem van het Eurovignet is weinig efficiënt.*

manier in elke fase kunnen beheren, aanbieden, een optimale leveringsdienst doen gelden, door de beste manieren in elke etappe te combineren.

#### **Hoe ziet u de kilometertaks ?**

Het creëren van een taxatiesysteem per km, om het Eurovignet te vervangen, zal moeten gepaard gaan met het invoeren van een uitstekend controlesysteem voor alle vrachtwagens, met inbegrip van de buitenlandse.

Het huidige systeem van het Eurovignet is, wat dat betreft, weinig efficiënt. In feite is de noodzaak voor de buitenlandse transporteurs om het Eurovignet te betalen verzwakt doordat Duitsland eruitgestapt is en zijn eigen taxatiesysteem per km heeft ingevoerd en dat zal nog erger worden als Nederland eruit stapt, wat aangekondigd is vanaf 2012.

Het doel is eveneens een coherent systeem in te voeren op Belgisch niveau (voor alle regio's), en indien mogelijk nog verder, en die zo veel mogelijk de administratieve rompslomp zal beperken voor de transporteurs (automatische facturatie). De taxatie per km moet men vooral zien als een aanmoediging voor de transporteurs om hun diensten nog te optimaliseren (vermijden leeg te rijden) en de beste voertuigen op het vlak van milieu te gebruiken.

**UPTR is erg verbaasd de term "Modal shift" opnieuw te zien opduiken. Dit concept is in het verleden toch een dood geboren kind gebleken. De Europese Commissie heeft zich teruggetrokken nadat ze de totale mislukking heeft ingezien van de "Modal shift"-politiek. Iedereen verdedigt nu het idee van de comodaliteit. Iedereen werkt op het terrein waar hij het best presteert (economisch en ecologisch). Wat is uw visie in dit debat?**

Ik ben op mijn beurt verbaasd over wat u zegt als zou de Europese Commissie op dit punt op zijn stappen terugkeren.

Dit, gezien het feit, het toch de bedoeling was van het "Marco Polo"-programma, waarvan naar mijn weten de derde en laatste oproep van 10 februari 2009 dateert, om de goederenstroom af te leiden naar het maritiem transport over korte afstand, het spoor en de binnenvaart.

Dat Europese programma « Marco Polo », moedigt modal shift aan en breidt dit ook uit naar « multimodale oplossingen, acties die als catalysator werken (opheffen van structurele hindernissen zoals onvoldoende snelheid van goederentreinen), acties om kennis te delen, acties ten voordele van snelwegen over zee, acties om verkeer te vermijden ».

In overeenkomst met uw vraag en het Europese programma, ben ik ervan overtuigd dat we moeten gaan naar een inter- en multi-modale oriëntering en de transportmiddelen niet meer tegen elkaar opzetten, maar in tegendeel, ze zo goed mogelijk articuleren, zowel om economische redenen als uit respect voor ons leefmilieu.

Wat in die zin volgens mij ontwikkeld zou moeten worden, meer nog dan de modale operatoren van elke manier, zou zijn, op alle niveaus (van de onderneming tot de klant, via de logistieke en commerciële tussenpersonen), inter-multimodale acteurs-operatoren die de beste

**Het idee om te verbieden dat vrachtwagens op zondag rijden komt weer aan de oppervlakte. Voor UPTR is dit, op het vlak van mobiliteit, het echte « verkeerde goede idee » want zo verschuift men het verkeer van zondag naar de andere dagen van de week met gevolgen voor de opstopping van de wegen. Wat is uw visie ?**

Zoals u weet, bestaat deze bepaling al in vele landen of regio's van Europa, bij sommige buurlanden namelijk, zonder dat deze landen zouden teruggekomen zijn op hun beslissing op basis van gevolgen die erg schadelijk zouden geweest zijn. De kwestie dient dus bekeken te worden.

Het hoofdprobleem bestaat erin, zoals vaak, dat er geen overeenstemming is tussen de reglementen van de verschillende landen.

Daarom heeft de Waalse Regering zich geëngageerd om zonder vooroordeelen en op alle vlakken de mogelijkheid te bestuderen om dit rijverbod van de vrachtwagens op zondag, in overeenstemming met de andere Belgische of zelfs Europese Regeringen.

**Zijn er bijkomende projecten voor de infrastructuur van de weg in het Waalse Gewest om de geografische ligging van België als logistiek Europees platform vast te leggen ?**

Er worden inderdaad een aantal kanalen bestudeerd. In de algemene Politieke Verklaring, heeft de hele Waalse Regering zich geëngageerd om, in functie van het beschikbare budget, toe te zien op :

- het doorkruisen van de agglomeratie mogelijk maken en, in een beperkt aantal gevallen, omleidingswegen voorzien;

- de verbindingsweg N54 tussen Lobbes en Erquelines concretiseren, door een « axe léger » (één rijstrook in elke richting) ;

- het project van de zuidelijke uitrit van Charleroi tot een goed einde brengen door een verbinding tussen de rotonde van « Ma campagne » en de uitrit van « Blanche borne » op de ring (twee maal één rijstrook) en een bijkomend onderzoek naar de gevolgen van een tunnel (2 maal 1 rijstrook) onder de Bultia. Bovendien zal het lokale verkeer en het verkeer naar het centrum van de agglomeratie verbeterd worden door het aanleggen van een nieuwe tramlijn tussen Nalines, Bultia en Charleroi ;

- de omleidingsweg van Couvin realiseren en vanaf het begin van de legislatuur, in overleg met de plaatselijke autoriteiten, radicale maatregelen nemen om het doorkruisen van het centrum veilig te maken (aangepaste signalisatie, 169 veiligheidsmaatregelen voor voetgangers, beperking van het gevaarlijk transport op bepaalde uren van de dag, enz.) ;

- het autowegproject ten oosten van Luik niet voortzetten (de verbinding Cerexhe-Heuseux-Beaufays) en de gevolgen van deze beslissing onderzoeken voor wat de « zone de réservation » betreft, vanaf nu oplossingen zoeken voor de eigenaars van gebouwen die zich in deze zone bevinden en hun situatie willen verduidelijken.

**U volgt Isabelle Durant op als Minister van Mobiliteit. Bent u niet bang om vergeleken te worden met die sterke persoonlijkheid die de transporteurs zo lang kenden ?**

Ik ben Waals Minister van Mobiliteit, en geen federaal Minister, zoals Isabelle Durant was. Ik heb inderdaad gedeeltelijk gelijkaardige functies, maar op regionaal vlak. Dat is een belangrijke nuance op het vlak van toekenningen en bevoegdheden.

Op regionaal vlak, volg ik meer bepaald Minister André Antoine op, en, in een nog voorgaande legislatuur, José Daras, die ook een uitstekend Minister was.

Dit gezegd zijnde, zowel Isabelle Durant als José Daras hadden tijdens hun mandaat een grote bereidheid en capaciteit om te luisteren en te dialoogen, al dan niet tegenstrijdig, met de verschillende operatoren, zowel openbaar als privé. Ik wil ook volledig in diezelfde lijn werken.

En ik denk dat u allusie maakt op die kwaliteiten, wanneer u Mevrouw Isabelle Durant citeert. Het gaat hier om een politieke cultuur die ik natuurlijk en vanzelfsprekend deel.

**« De taxatie per km moet men vooral zien als een aanmoediging voor de transporteurs om hun diensten nog te optimaliseren (vermijden leeg te rijden) en de beste voertuigen op het vlak van milieu te gebruiken »**