

## Brussels Minister van Financiën Guy Vanhengel over het verkeersinfarct Brussel



**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 Hengel:* België is een exportland bij uitstek. Het is tevens het zenuwcentrum van de Europese Unie. Letterlijk en figuurlijk een kruispunt, in het hart van Europa.

Het is evident dat de transportsector hier een belangrijke rol te spelen heeft. Dus wat mij betreft: een onmisbare partner.

**UPT:** *Iedereen gaat ermee akkoord om te erkennen dat de mobiliteit een factor is die bijdraagt tot de rentabiliteit van de economie. Meent u als Minister dat de vraagstukken aangaande de mobiliteit tot de prioriteiten behoren/behoorden van de federale regering? En in dit verband welke is de houding van de Brusselse regering?*

*Van Hengel:* Als Brusselaar volg ik uiteraard prioritair het mobiliteitsvraagstuk in mijn stad. De leefbaarheid van Brussel, voor haar inwoners, maar ook voor bezoekers, bedrijven en internationale instellingen staat of valt met een goede mobiliteit in de hoofdstad. Het economisch belang van goede verbindingen vanuit, naar en in het Brussels Gewest is evident. Het Brussels regeerakkoord voorziet in de oprichting van een stedelijk distributiecentrum en parkings voor zware vrachtwagens langs de ring en in de nabijheid van een intermodaal knooppunt.

Goederen kunnen van daaruit worden vervoerd via kleinere voertuigen, die zich beter en sneller kunnen bewegen in de stad. Ook de haven heeft een belangrijke rol te spelen, maar de toegankelijkheid van de bestaande havensites, o.a. per spoor, moet zeker worden verbeterd.

**UPTR:** *Denkt u dat de Brusselse regering de wil en/of de mogelijkheid heeft gehad om meer financiële middelen vrij te maken om de mobiliteit te verbeteren?*

*Van Hengel:* Het is alleszins mijn pleidooi, als minister van Financiën, om prioritair oplossingen te vinden voor het dreigend verkeersinfarct. Maar dat kunnen we nu niet alleen. De kost van de noodzakelijke infrastructuurwerken overstijgt de financiële mogelijkheden van het Gewest. Ik pleit dan ook voor bijkomende middelen om bv. het metronetwerk fors uit te breiden en zo vlotter bovengronds verkeer mogelijk te maken.

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

*Van Hengel:* Wat Brussel betreft, ben ik gewonnen voor de verdere uitbouw van het ondergronds metronetwerk. Waarom? In de jaren '70 werd de voorbode van een grootstedelijk metronet aangelegd. Maar het werk is niet af. We moeten bijvoorbeeld de oude plannen terug opnemen voor een metroverbinding van Schaarbeek naar Ukkel. Een fijnmazig netwerk aan ondergronds openbaar vervoer, op maat van een wereldstad als Londen of Parijs, zou ons zeker toelaten om het verkeer

bovengronds te verlichten en het goedertransport te vergemakkelijken in het Gewest. Nu rijden bussen en vrachtwagens zich al te vaak hopeloos vast. Daar moeten we écht iets aan doen, anders slibt Brussel dicht. Ook de uitbouw van het Gewestelijk Expresnet, met goede aansluitingen op het openbaar vervoer in Brussel, moet ons helpen de stad vlot bereikbaar te houden en de reistijd van en naar de hoofdstad te verminderen.

Uiteraard kan België niet zonder een performante luchthaven vlakbij Brussel. De luchthaven is een essentiële pijler van het economisch leven en van de internationale missie van ons land en van onze hoofdstad. Het wordt tijd dat de toekomst van de luchthaven niet langer gehypothecerd wordt door een politiek en juridisch steekspel tussen de Gewesten over de geluidsnormen. Vandaar dat wij pleiten voor de herfederalisering van de geluidsnormen.

Brussel heeft als internationaal centrum ook dringend nood aan een multifunctioneel en goed bereikbaar sportstadion, op maat van onze ambities als wereldstad. We missen ook nog een grootse cultuurtempel, die onze internationale uitstraling moet vergroten. Het komt daarop neer: Brussel heeft absoluut enkele, sterke uithangborden nodig, die men vanuit de hele wereld kan zien. Kijk naar het Atomium: na het groot concert in maart aan de voet van het

Atomium voor de 50ste verjaardag van het Verdrag van Rome stegen de overnachtingen in onze Brusselse hotels zienderogen. Da's een geslaagd voorbeeld van 'city-marketing'!

**UPTR: Inzake betrouwbare en acceptabele reistijden, zeker in verband met de Brusselse situatie, is er een sterke behoefte aan een totaalpakket van infrastructuurwerken, benuttingsmaatregelen, de uitvoering van noodzakelijke onderhoudswerken en bijkomende maatregelen. Welke acties denkt u, als Minister van Financiën, hierin te ondernemen om de globale mobiliteit in het Brusselse te verbeteren en waar gaat u de middelen vinden? Welke andere denkpistes ziet u onder ogen – buiten de infrastructuurprojecten – om de mobiliteit in deze regio van de verschillende weggebruikers te verbeteren?**

*Van Hengel :* Nu al slorpt de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Gewest een vierde van ons totaal jaarlijks budget op. Dat is enorm. Ik pleit voor een bijkomende financiering van Brussel. Dagelijks komen meer dan 300.000 pendelaars werken in Brussel, maar ze betalen hun belastingen elders. Niet toevallig behoort de gordel rond Brussel tot de rijkste regio's van de wereld. Voor elke euro die Vlaanderen en Wallonië in Brussel investeren, halen ze er anderhalve euro terug uit: 50% intresten! Brussel is de beste investering die je kan bedenken.

Alles staat of valt dus met een betere financiering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Pas dan kan je ook je voorzieningen gaan uitbouwen in functie van de grote infrastructuurnoden.

**UPTR: Met het geld van het wegvignet voor snelwegen en gewestwegen of met een of andere vorm van inkomsten als gevolg van betaling voor het gebruik van sommige wegen, kan er extra geïnvesteerd worden in wegonderhoud én in duurzame mobiliteit. Waaraan denkt u dan zoal en welke zullen daarvan de gevolgen zijn voor de transportsector?**

*Van Hengel :* De opbrengst van het

wegenvignet voor het Brussels Gewest werd, op kruissnelheid, geraamd op 9 miljoen EUR per jaar. Helaas heeft een onhandig maneuver van collega-Leterme de zaak op de lange baan geschoven. Het zou ons inderdaad toelaten om de kost van noodzakelijke openbare werken te verlichten. Wellicht zou het Gewest dan ook een effectievere rol kunnen opnemen in het onderhoud van gemeentewegen, die nu ten laste vallen van de gemeenten. Daar zie je nu grote verschillen, van gemeente tot gemeente, in de kwaliteit van het wegdek, al naargelang de financiële mogelijkheden van de betrokken gemeenten.

**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)?**

*Van Hengel :* Niet noodzakelijk. De mobiliteitsvraagstukken in dunbevolkte, landelijke delen van Wallonië zijn van een andere aard dan de problemen in Brussel of in het Antwerpse havengebied. Wat me meer zorgen baart, is de versnippering van het beleid inzake ruimtelijke ordening en stedenbouw tussen de 19 Brusselse gemeenten en het Brussels Gewest. Dit bemoeilijkt een globaal beleid, een ééngemaakte visie. Er is ook een gebrek aan coördinatie inzake wegenwerken. Een fietspad op het grondgebied van gemeente X, verdwijnt plotseling op het grondgebied van gemeente Y. Of een weg, die geschikt is voor vrachtwagenverkeer versmalt zodra hij in een andere gemeente komt. Dat kan toch niet! Soms krijg je te maken met obstructie of platte dorpspolitiek van gemeenten, die er tegengestelde meningen op nahouden omtrent grote projecten op hun beider grondgebied. Dat is uiteraard erg nefast voor de economische ontwikkeling van ons Gewest én dus van ons land.

**UPTR: Functioneert de samenwerking tussen de Gewesten en het federale niveau op een correc-**

**te wijze of zou men duidelijker moeten definiëren wie de dirigent is?**

*Van Hengel:* Ik ben van nature nogal pragmatisch. En ik ben er dan ook nogal voor gewonnen om de Gewesten hierin voldoende bewegingsvrijheid te geven. Zij hebben de lokale voeling en de know how van en in de regio. Aan de federale overheid is het om de krijtlijnen én de doelstellingen te bepalen en te bewaken. Maar de wijze waarop die doelstellingen worden bereikt, laat je beter over aan de Gewesten, volgens mij.

**UPTR: Op Europees vlak is er in de helft van de rit een herziening van het Witboek gekomen die heeft onderstreept dat een Europese economische groei onlosmakelijk samenhangt met een toename van het wegvervoer van goederen. In het begrip "comodaliteit" onderkent men voortaan de onvermijdelijkheid – ook voor de toekomst – van het wegvervoer. Wat denkt u bij dit alles?**

*Van Hengel :* Dat lijkt me evident, in een bijzonder dichtbevolkt deel van de wereld. Aan ons om inderdaad ook gecombineerde vormen van vervoer te bevorderen, bv. via boot en vrachtwagen en tal van andere combinaties. Zulke technieken dienen uiteraard ontwikkeld te worden in functie van de ligging en de mogelijkheden ter plaatse en van de noden.

**UPTR: Welke is uw economische visie op de toekomst van de vervoerssector en van de logistiek zowel op nationaal als op Brussels niveau?**

*Van Hengel :* De vervoerssector heeft in een land als het onze een onmisbare, economische rol te spelen. In de toekomst zal de concentratie van economische activiteiten rond grootstedelijke centra alsmaar toenemen. Het is van fundamenteel belang dat we ook de transportmogelijkheden van en naar de industriële omgeving rond Antwerpen en Gent en uiteraard in de Brusselse regio doorzacht bevorderen en bewaken. ■