

Interview met **Brigitte Grouwels**, Brussels minister van vervoer en de haven van Brussel



« De mobiliteitspolitiek dient een vermindering van de verkeersdruk met 20% te bewerkstellten ten opzichte van het jaar 2001 »

UPTR : Wat zijn de speerpunten van de Brusselse politiek op het vlak van mobiliteit in het algemeen, en het goederenvervoer in het bijzonder?

Brigitte Grouwels : Het regeerakkoord beschouwt de uitbouw van het openbaar vervoer als de eerste prioriteit van de Brusselse overheid. Bovendien moeten de alternatieve vervoerswijzen zoals stappen en fietsen de voorkeur genieten op het individueel autogebruik. De doelstelling van het mobiliteitsbeleid moet erin bestaan de vermindering met 20% van de verkeerslast in het Gewest te bereiken in vergelijking met 2001.

Hierbij mogen de socio-economische belangen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn bewoners echter niet geschaad worden. Dit betekent dat de Brusselaars, maar ook de pendelaars en de bezoekers niet in hun mobiliteit beperkt worden, maar wel de mogelijkheid moeten krijgen om hun mobiliteit anders en op een meer duurzame manier in te vullen.

Vandaar het belang om goede alternatieven voor het autogebruik aan te bieden. Daarom zullen openbare ruimten en wegen ingericht worden volgens het STOP-principe waarbij de focus gelegd wordt op de actieve weggebruikers (voetgangers en fietsers) én op het openbaar vervoer, afhankelijk van de afstand die men wenst af te leggen. Goede aangepaste trottoirs en fietspaden in gebruiksvriendelijke materialen, een kwaliteitsvol openbaar vervoersaanbod op maat van de klant, en soepele auto-diensten voor als toch eens een wagen nodig is, dat zijn mijn streefdoelen voor de komende legislatuur.



De taxidiensten zie ik daarbij ook als een aanvulling op het reguliere openbaar vervoer, zeker 's nachts met het systeem van collectieve taxi's (collecto).

Het autoverkeer wil ik niet hinderen, maar ik wil wel de keuze voor het gebruik van de wagen veel bewuster maken en de mensen wijzen op de nadelige aspecten van het overdreven gebruik ervan voor de levenskwaliteit en het milieu van de stad. Binnen mijn bevoegdheden heb ik een aantal hefboomen tot mijn beschikking om dit bewustzijn aan te scherpen, via een gedifferentieerd parkeerbeleid bijvoorbeeld, of een weginrichting die eerst en vooral focust op het openbaar vervoer en de actieve weggebruikers en niet te vergeten de mogelijkheden van een dynamisch verkeersbeheer.

Wat het goederenvervoer betreft is er de afspraak in het Brussels regeerakkoord om een goederenvervoerplan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uit te werken. De bevoorrading moet efficiënt kunnen verlopen, in het belang van handelaars en be-

drijven, en met een minimum aan hinder voor bewoners en milieu. Een belangrijke aanzet om hiertoe te komen is de conferentie die het Brussels Gewest op 16 en 17 november zal organiseren in samenwerking met de Europese Commissie. Deze conferentie over 'Urban Freight' kadert in het actieplan voor stedelijke mobiliteit van de Europese Unie, waarbij ook de distributie van goederen in een stadsomgeving een onderdeel vormt. Het thema zal in al zijn aspecten behandeld worden zoals: de verbinding tussen de stad en zijn hinterland, de inplanting van stedelijke distributiecentra, de planning en verdeling van goederen in een stedelijke omgeving, 'de last mile'-problematiek,...

UPTR : Door de invoering van een kilometerheffing komt Brussel in een bizarre situatie terecht, aangezien de Ring hoofdzakelijk over Vlaams en Waals grondgebied loopt. Hoe gaat u hier mee om, rekening houdend met de mogelijke vervanging van het eurovignet en de budgettaire gevolgen hiervan ?

Brigitte Grouwels : Wij zijn voorstander voor een 'heffing op het gebruik van de weg' of slimme kilometerheffing, eerst voor vrachtwagens - ter vervanging van het eurovignet inderdaad - en in een tweede fase voor de personenwagens. Deze heffing zou zich niet mogen beperken tot de autosnelwegen, maar ieder gewest moet de mogelijkheid hebben om zelf te bepalen welke wegen van het onderliggend wegennet ook onderworpen worden aan een systeem van slimme kilometerheffing. Aldus kan de automobiliteit veel beter beheerd worden en ingepast in een voluntaristisch mobiliteitsbeleid. Let wel, ik ben er geen voorstander van dat ieder gewest een eigen systeem zou invoeren. Met de drie gewesten en de federale overheid zijn we al overeengekomen dat het een geharmoniseerd systeem moet zijn, voor heel België, en bij voorkeur ook compatibel met de systemen die in de ons omringende landen toegepast (Duitsland) of ontwikkeld worden (Nederland). Maar ieder gewest moet het systeem ook kunnen toepassen naar eigen mobiliteitsinzichten en behoeften.

De inkomsten die deze slimme kilometerheffing zal genereren dienen ook terug geïnvesteerd te worden in de verdere ontwikkeling van een duurzame mobiliteit, via een investering in beter openbaar vervoer bijvoorbeeld.

UPTR : Uw Vlaamse collega Hilde Crevits heeft het idee gelanceerd om de Ring uit te breiden, gebaseerd op aparte rijstroken voor transit- en bestemmingsverkeer. Hoe verlopen de gesprekken hierover ?

« De Brusselse regering voorziet de inplanting van een stedelijk distributiecentrum op de site van Schaarbeek-vorming »

Brigitte Grouwels : Op 3 februari 2010 heb ik met mijn collega Hilde Crevits een nieuw ministerieel comité opgestart om interregionale mobiliteitsprojecten gezamenlijk aan te pakken. Voor de Ring hebben we een aparte werkgroep opgericht waarin onze respectievelijke administraties de verschillende voorstellen voor de optimalisatie van de Ring, en ik druk op het woord optimalisatie, verder bespreken. Samen met mijn collega sta ik achter een optimalisatie van de Ring, het scheiden van het doorgaand en het plaatselijk verkeer biedt heel wat voordelen op het vlak van verkeersveiligheid en ontlasting van het onderliggend wegennet. De bereikbaarheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet in ieder geval gegarandeerd blijven.

UPTR : Het project van het Stedelijk Distributiecentrum (BILC) werd afgevoerd. Er wordt gepraat over een andere piste met Schaarbeek Vorming. Kunt u ons hier meer over vertellen?

Brigitte Grouwels : De Haven van Brussel werkte de afgelopen jaren aan het BILC-project voorzien tussen het TIR-centrum en de Tour&Taxis-site. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering besliste recent om de locatie ervan op te geven en voorziet nu de inplanting van een stedelijk distributiecentrum op de site Schaarbeek-Vorming. Dit ligt verder van het centrum, zodat bestelwagens meer kilometers zullen afleggen naar hun eindbestemming. Voordeel is dan weer dat deze site een groter multimodaal karakter heeft, aangezien de instroom ook via het water en het spoor zal kunnen gebeuren.

UPTR : Wil Brussel meer logistieke bedrijven aantrekken?

Brigitte Grouwels : De Voorhaven en Schaarbeek-Vorming bieden Brussel de kans om zijn ligging langs de waterweg ten volle te ontwikkelen als een potentiële trimodale logistieke cluster, waarbij de Haven van Brussel functioneert als een extended gateway voor de Haven van Antwerpen, zoals Trilogiport dat is voor de Haven van Luik. Het is de bedoeling om logistieke bedrijven aan te trekken die een toegevoegde waarde creëren (Value Added Logistics): behalve goederen opslaan, worden ze ook verwerkt, behandeld, verpakt of geassembleerd.

De komst van Katoen Natie op de recent gesaneerde Carcoke-site als grote speler in de logistieke wereld kan andere geïnteresseerden aantrekken die de sites in de Voorhaven en deze van Schaarbeek-Vorming in gebruik kunnen nemen. Ook het project van Canal Logistics in de Voorhaven zal voor nieuwe logistieke bedrijvigheid zorgen in de Brusselse kanaalzone.

UPTR : De crisis heeft lelijk huisgehouden in de sector transport en logistiek. Anderzijds is de Haven van Brussel sterk geëvolueerd in de loop van de voorbije jaren. Heeft de crisis een rem gezet op de economische ontwikkeling van de haven?

Brigitte Grouwels : Het klopt dat de trafiek in de Haven van Brussel de afgelopen jaren flink was gestegen. In het recordjaar 2008 bedroeg dat 7,8 miljoen ton, tegenover 5,9 miljoen ton in 2000. Ook de containertrafiek kende een aanzienlijke groei tot 17.000 con-

tainers in 2008. In 2009, het fameuze crisisjaar, is aan deze groei een einde gekomen met een daling van 23% tot 6 miljoen ton. Toch zijn hierbij een aantal positieve kanttekeningen te maken. De doorgaande trafiek, vooral met goederen voor de staalnijverheid, was hierbij meer getroffen dan de trafiek bestemd voor de Haven van Brussel zelf. Daar waar in de globale economie het aantal faillissementen historische pieken haalde, is er in 2009 bij de klanten van de Haven van Brussel geen enkel faillissement of stopzetting van activiteiten gesignaleerd. Dit betekent dat de Brusselse havenbedrijven over stevige economische fundamenten beschikken en eens de economie weer aantrekt de Haven van Brussel ongetwijfeld snel de vruchten zal plukken van deze heropleving.