

# WOORD VOORAF

Bovenaan de lijst met uitdagingen die op de Europese Unie en haar lidstaten afstormen, staat de duurzame mobiliteit van mensen en goederen.

België moet die uitdaging aangaan. Ambitie is daarbij geen extraatje, maar pure noodzaak. In de jaren zestig was onze infrastructuur nog van opmerkelijke kwaliteit. Nu is zij verouderd. Ons wegennet bijvoorbeeld, kan de groei van de mobiliteit niet meer aan.

De burgers en de bedrijven verwachten dat de overheid onze infrastructuur renoveert, uitbreidt en moderniseert. De verwachting is rechtmatig, en de overheid is zich hiervan bewust. Zij weet dat de strategische positie van België als Europees logistiek centrum niet kan behouden blijven als onze transportinfrastructuur niet verbetert. Zij weet ook dat de mobiliteit van de pendelaar anno 2020 nu al wordt voorbereid.

De investeringsprogramma's van de gewestregeringen en de actieplannen van de operatoren die voor transportinfrastructuur verantwoordelijk zijn, houden rekening met deze toekomstdimensie. De aanleg van missing links wordt gepland, efficiëntere intermodale platforms worden ontwikkeld.

Deze plannen gaan de goede richting uit. Maar gaan ze ver genoeg? De overheid moest de afgelopen twintig jaar de hand op de knip houden. De investeringen in infrastructuur lagen een stuk onder het Europese gemiddelde. Daardoor is ons kapitaal aan infrastructuur verminderd. België is geen voortrekker meer, We hinken

achterop bij heel wat andere Europese landen.

Willen we de ambities waarmaken, dan moet er op de eerste plaats meer geïnvesteerd worden door de overheid. Dit is geen voor de hand liggende boodschap. Door de economische crisis neemt de overheidsschuld immers toe. Maar moeten we onze blik daardoor laten verengen? Overheidsinvesteringen hebben een groot hefboomeffect. Zij ontwikkelen de economie en scheppen werkgelegenheid. Bovendien bestaan er aanvullende of alternatieve financieringsinstrumenten die kunnen bijdragen tot de creatie van een betere infrastructuur. De belangrijkste voorbeelden hiervan zijn samenwerking met de privésector of interventies van de Europese Investeringsbank.

Maar blindweg investeren is niet genoeg. We moeten beter investeren. Dan zal de mobiliteit van morgen gepaard gaan met een drastische vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. Drie dingen zijn daarvoor nodig: schonere voertuigen gebruiken, openbaar vervoer op maat van de maatschappelijke noden, en een optimale intermodaliteit tussen de weg, het spoor en de binnenvaart.

Infrastructuur was ook het onderwerp van het vijfde Bouwforum van de Confederatie, dat plaats had op 26 februari 2009. Maar deze kwestie is zo belangrijk, dat de Confederatie besloten heeft om haar ook in het jaarverslag 2008-2009 een centrale plaats te geven. Het jaarverslag geeft het woord aan mensen die met gezag over infrastructuur en mobiliteit kunnen spreken.

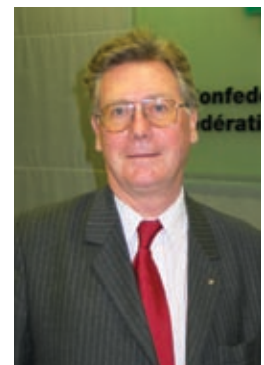
Zij komen uit alle relevante milieus. Het verslag bundelt opinies en ervaringen, schuift ideeën naar voren en voedt het debat. De bijdragen zullen de plannen voor een duurzame en efficiënte mobiliteit vooruit helpen.

De Confederatie maakt haar jaarverslag bekend midden in een economische crisis zonder weerga. Het is op momenten als deze dat een beroepsorganisatie haar toegevoegde waarde kan bewijzen voor haar leden. En dat heeft de Confederatie gedaan. U kunt daarover lezen in het tweede deel van het jaarverslag, dat gewijd is aan onze beleidsacties. Dit deel vertrekt van de economische crisis en haar gevolgen voor de bouwsector. Het accent ligt op de maatregelen ter ondersteuning van de bouw die de Confederatie vanaf begin december 2008 aan de regering heeft voorgelegd. Deze zijn vrijwel allemaal opgenomen in het federale herstelplan van januari 2009. Maar ook op andere vlakken hebben we niet stilgezeten. Daarom krijgt u ook een verslag van enkele van de resultaten die de beroepsactie "van dag tot dag" kon binnenhalen ten voordele van de bouwbedrijven.

Veel leesgenot!



Robert de Mûelenaere  
Gedelegeerd Bestuurder



Jacques De Meester  
Voorzitter