

Vlaams beleid benadeelt ov-reizigers

Annick De Ridder is bijna een jaar mobiliteitsminister. Onlangs maakte ze het geïntegreerd investeringsplan (GIP) 2025-2027 bekend. Brengt zij een kentering in het ov-beleid, vergeleken met het rampzalige beleid van haar voorganger?

Te weinig geld voor De Lijn

Een vergelijking van de uitgaven voor openbaar vervoer per inwoner zegt veel. In 2024 besteedde het Vlaamse Gewest het minst met € 214 per Vlaming. Het armere Waalse Gewest betaalde € 261 per inwoner en Brussel gaf € 779 per inwoner uit.

Die verschillen zie je duidelijk. Op 1 juli kwamen er bij De Lijn zowel kleine verbeteringen als nieuwe besparingen. Nochtans adviseert de MORA om het begrip 'budget-neutraliteit' los te laten. Geen wonder dat de ontevredenheid groot blijft. De Lijn ontving in 2024 liefst 88.000 klantenreacties, meestal over slecht werkend openbaar vervoer.

Toch is er soms geld te veel. Zo gaat het Amerikaans-Israëlische bedrijf VIA Transportation Inc. met hoofdzetel in New York (ridewithvia.com) met de centen voor het Vervoer Op Maat lopen (107 miljoen over zeven jaar), hoewel het waarschijnlijk veel minder presteert dan bepaald in een geheim akkoord. En op 1 juli kregen de privé-busbedrijven nieuwe contracten. Is deze privé-exploitatie goedkoper? Concrete cijfers ontbreken.

Miljarden voor meer wegen

Het nieuwe GIP voorziet 7,5 miljard euro uitgaven, vooral voor wegenprojecten. De jaren 1960 lijken teruggekeerd. Nochtans bewijzen voorbeelden in binnen- en buitenland al lang dat extra wegen en rijstroken enkel meer verkeer aantrekken en de files zich naar de volgende versmalling verplaatsen.

De Oosterweelverbinding kost volgens het laatste controleverslag van het Rekenhof (www.ccrek.be) 10 miljard euro. De Vlaamse schuld stijgt mede daardoor van 41,7 miljard euro in 2024 naar 64 miljard euro in 2029. En alleen al de verbreding van de snelweg Brugge – Roeselare kost 350 miljoen euro, meer dan de nieuwe ov-investeringen samen. Nergens zien we een objectieve kostenbatenanalyse van deze projecten, terwijl ov-projecten met een (zeer) positieve kostenbatenanalyse worden geschrapt. Elke euro investering in openbaar vervoer brengt 1,27 euro op volgens de Transecon studie van de EU.

De minister schrapt toekomstgerichte ov-investeringen: na tien jaar dure studies geen sneltram Brussel – Willebroek langs de A12, geen geld voor nieuwe tramlijnen in Antwerpen die al sinds 2010 gepland zijn, geen sneltramlijn langs de overvolle E313-snelweg naar Malle en geen hoogwaardig ov op eigen baan naar Hoog Kortrijk. Zelfs voor het snel opknappen van verwaarloosde halten, is er amper geld.

Enkel Gentspoort (15 miljoen euro voor studies), de afwerking van de Antwerpse premetrotunnels (76 miljoen), de luchthaven-tram (132 miljoen) en het 'HOV' Limburg (50 miljoen) blijven over, naast de eenmalige 400 miljoen euro voor e-bussen. Hoeveel de schadevergoeding voor de door Lydia Peeters geschrapte sneltram naar Maastricht bedraagt, is nog niet bekend.

The Sky is the limit

De Vlaamse regering 'vindt' wel 2,7 miljard euro om aandelen van privé-investeerders in BAC, uitbater van Brussels Airport, over te kopen. Zo wordt ze tegelijk mede-eigenaar en toezichter op de luchthaven. Voor een noodzakelijke kapitaalverhoging bij De Lijn is er geen geld.

Ook de kleine vliegveldjes in Oostende, Deurne en Wevelgem slokken miljoenen op. Terwijl elke reiziger van De Lijn ongeveer € 3,95 Vlaamse subsidie ontvangt, is dit voor een vliegtuigpassagier in Deurne € 24. De kostenbatenanalyse van 2022 besluit dat hun sluiting veruit het voordeligst is. Volgens luchthavenexpert De Wulf betalen vliegtuigen en privéjets tien maal te weinig landingsrechten. Deze staatssteun voor de luchtvaart betekent oneerlijke concurrentie voor de internationale treinverbindingen die geen steun mogen ontvangen.

Selectieve geldklopperij

De minister verplicht De Lijn om meer controles op vervoerbewijzen uit te voeren. Geen probleem, maar tegelijk maakt ze de autokeuring minder frequent en schrapt ze tientallen trajectcontroles wegens 'geldklopperij'. Zijn de nieuwe boetes voor reizigers van De Lijn van € 107 tot 250 € voor een eerste overtreding dan geen geldklopperij? Automobilisten betalen slechts € 58 tot 174 bij onmiddellijke inning.

Fietsen of bedrijfswagens?

De investeringen in het fietspadennet wegen niet op tegen de miljarden fiscale voordelen voor salaris- en bedrijfswagens.



Een wat minder inspirerende halte in Zwevezele

Foto Jacques Peeters

Is fietsen vooral bedoeld voor diegenen die niet van een bedrijfswagen kunnen profiteren?

Logistiek paradijs of nachtmerrie?

De minister wil meer containertrafik via de havens. Maar hoe worden die containers aangevoerd? In tegenstelling tot het beleid onder Steve Stevaert is er geen enkele strategie om de groei van het wegverkeer te beperken en die van het spoor te bevorderen.

Deze minister die lege bussen verafschuwt, doet niets om samenrijden per auto te bevorderen. In de spits heeft een auto gemiddeld amper 1,1 inzittenden. Rekeningrijden wil De Ridder niet, maar ov-ritten worden steeds duurder. Van sturend parkeerbeleid is evenmin sprake. Vlaanderen dreigt een logistieke parking met verstopte wegen te worden.

Geen spoorstrategie

De spoorstrategie uit ... 2013 wordt herzien. In het GIP is 37 miljoen euro voorzien voor extra sporen in de Waaslandhaven. Voor de overbelaste spoorlijn Antwerpen – Gent niets. Naar Nederland loopt de havenverbinding over een enkelspoortje in Ekeren. Van een tweede havenontsluiting – ooit gepland tegen 2010 – vinden we in het GIP geen ... spoor. Evenmin van een derde spoor Brugge – Zeebrugge.

Net als de MORA dringt TreinTramBus aan op Vlaamse initiatieven voor meer treingebruik: (her)openen van treinhalten en lijnen zoals Dendermonde – Puurs, halfuurdiensten, tariefintegratie, meer capaciteit op lijnen met veel reizigers- en goederenverkeer zoals Antwerpen – Gent, Antwerpen – Lier – Hasselt, Antwerpen – Mechelen – Leuven en Gent – Mechelen.



Bus van een pachter aan Brussel-Noord

Foto Jacques Peeters

Veiliger en properder verkeer?

Het GIP constateert dat het aantal verkeersslachtoffers te traag vermindert. De doelstelling van nul doden tegen 2050 lijkt ver weg. In de jaren 2000 werd aantrekkelijker openbaar vervoer als middel gebruikt om die doelstelling te halen. Nu niets daarvan. Met nog meer auto's, vrachtwagens, fietsen en steps geraken we er niet.

Vervoer is verantwoordelijk voor 40% van de uitstoot. Door EU-afspraken moet die met 47% verminderen tegen 2040, al wil de regering maar tot 40% gaan. Toch wordt openbaar vervoergebruik niet gestimuleerd. Jammer, dit kan Vlaanderen veel Europese boetes kosten.

Deskundigen genegeerd

Het voornaamste adviesorgaan voor mobiliteit van de Vlaamse overheid, de MORA, vindt de huidige situatie onhoudbaar. Het mobiliteits-, klimaat- en prijsbeleid rekenden de voorbije jaren te veel op maatregelen die ineffectief bleken. De Vlaamse regering moet dringend werk maken van een hertekening van de verkeersfiscaliteit en autogebruik meer belasten. Deze minister negeert de MORA-rapporten over mobiliteitsarmoede, het veralgemenen van de kilometerheffing en de aanbevelingen in het MORA-memorandum 2024-2029:

1. Keer terug naar de basis van basisbereikbaarheid.
2. Zet de reiziger eindelijk centraal.
3. Herwaardeer het openbaar vervoer om de modal shift te stimuleren.
4. Ontwikkel MaaS (Mobility as a Service) en deelmobiliteit als toegangspoort naar een echt multimodaal vervoersysteem.

Een conservatief en bekrompen beleid

Het huidige beleid is even nefast voor de ov-reizigers als het vorige, al kan deze minister het beter uitleggen. Haar langetermijnvisie is puur auto- en vliegtuiggericht, net als zestig jaar geleden.

Dit dogmatisch beleid werkt niet. Het meest vervuilende verkeer krijgt het meeste geld en betaalt zijn kosten niet. Van een duurzame modal shift is geen sprake. Vervoersarmoede, milieu- en klimaatdoelstellingen, betonstop, ontharding of behoud van open ruimte worden genegeerd. Men wenst het eigen kiespubliek geen strobreed in de weg te leggen.

Deze bekrompen visie kijkt niet naar betaalbare en kostenefficiënte buitenlandse voorbeelden om de mobiliteitsproblemen aan te pakken, zoals degelijk openbaar vervoer met sneltrams en goede doorstroming, geïntegreerde tarieven en rekeningrijden.

Naar wetenschap of deskundigen wordt amper geluisterd. Onderbouwde adviezen van de MORA en het Planbureau worden genegeerd.

Jacques Peeters