

Waarom kan samenwerking in België voor de weg wel, maar voor het openbaar vervoer niet?

Onlangs beslisten het Vlaams, Waals en Brussels Gewest om in België samen een wegenvignet in te voeren. Vanaf 1 mei 2027 is het verplicht voor elke automobilist die in ons land over autosnelwegen en gewestwegen rijdt. Hoewel met klem ontkend wordt dat het om een belastingmaatregel gaat, was het niet Vlaams minister van mobiliteit Annick De Ridder (N-VA), maar wel minister van begroting en financiën Ben Weyts (N-VA) die het wegenvignet in de media verdedigde. Het heeft dus schijnbaar niks met mobiliteit te maken.

Als het surrealisme van België nog eens in de verf moest gezet worden, is dat hier wel degelijk gelukt. Als bewijs enkele citaten uit het Vlaams regeerakkoord van september 2024 en de omgang daarmee:

1 “Een goed werkend mobiliteits-systeem is cruciaal voor de Vlaamse welvaart. Het fileleed verstikt onze economie, de impact van transport op klimaat en milieu is groot.”

2 “Investerings [in infrastructuur leveren] zo maximaal mogelijk een bijdrage aan de modal shift in functie van de klimaatdoelstellingen.”

3 “Vanuit onze ambities rond combimobiliteit en de modal shift behouden we het hoge niveau aan fietsinvesteringen en komen we de investeringstoezeggingen uit het openbardienstencontract met De Lijn na.”

Vlaanderen streeft dus een modal shift na. Althans, dat beweert het. Op 2 september maakte HR-dienstenleverancier SD Worx de resultaten van een onderzoek bij 16 000 werknemers in 16 Europese landen bekend. Gemiddeld besteden

die per dag 48 minuten aan hun woon-werkverplaatsing. België is koploper, want hier ligt het gemiddelde op 61 minuten. Dat Belgen honkvast zijn en een baksteen in hun maag hebben, is hier maar een gedeeltelijke verklaring voor. Dat we zo lang onderweg zijn, hangt vooral in Vlaanderen in grote mate samen met het feit dat we ook filekampioen zijn. In 2019 telde Vlaanderen 750 kilometeruren file per werkdag. Vandaag ligt die filedruk met 900 kilometeruren 20 % hoger. Vanzelf wordt het dus niet beter, wel integendeel.

‘Vlaanderen streeft dus een modal shift na. Althans, dat beweert het’

Dat een modal shift dringend nodig is, hoeft dus geen betoog meer. Maar het wegenvignet zal daar niet toe bijdragen. De tegenargumenten leverde Ben Weyts zelf in... 2018. Toen was hij Vlaams minister van mobiliteit. Verwijzend naar het systeem dat de Duitsers toen wilden invoeren – precies hetzelfde als wat Weyts deze zomer voor ons land aankondigde – en dat nadien een dikke en vooral dure flop gebleken is, sprak hij van een domme heffing. “Het Duitse systeem is forfaitair”, verklaarde Weyts in het Vlaams Parlement. “Dat is gewoon een belastingverhoging, een soort van vignet dat je betaalt en *that’s it*. Het is helemaal geen instrument van mobiliteitssturing.” Een heldere en correcte analyse!

Acht jaar later, in de oververhitte zomer van 2026 waarin echt iedereen zou moeten beseft hebben dat de klimaatverandering dramatisch is, heeft de minister zijn kar gekeerd. Plotseling wordt de invoering van een wegenvignet verkocht als een teken van inzicht en moed. Weyts benadrukt vooral dat de vele buitenlanders eindelijk mee gaan betalen voor de slijtage van onze wegen en pocht dat hij de Vlamingen op een slimme manier zal compenseren. Of hij daarmee de EU om de tuin kan leiden, is zeer de vraag. Als de EU Weyts en zijn collega's terug naar af stuurt, zakt het hele voornemen als een kaartenhuisje in mekaar. De Duitsers kunnen daar een liedje over zingen. Helemaal onbegrijpelijk is de tarifiering van het wegenvignet.

Elektrische auto's worden met 90 euro per jaar belast, auto's vanaf een Euro 4-verbrandingsmotor met 100 euro. Weyts vindt dat rechtvaardig “omdat dieselmotoren zeer milieuvriendelijk geworden zijn”. Ik herhaal: dat verklaart Weyts in de heetste zomer ooit.

Maar als je een modal shift wil realiseren en de beoogde klimaatdoelstellingen wil bereiken, is een kilometerheffing dan geen beter idee? Nee, zegt Weyts, want dan pesten we de Vlaming uit de auto. En wanneer rijdt die van en naar zijn werk? Juist, tijdens de spits. Zo zal het natuurlijk nooit lukken om de files en de klimaatimpact van het verkeer in Vlaanderen terug te dringen.

Eén van de verworvenheden (nou ja?) van Ben Weyts als Vlaams mobiliteitsminister is het decreet basisbereikbaarheid. Dat ging de kwaliteit van ons stads- en streekvervoer fel verbeteren en tot grote reizigerswinst in het openbaar vervoer leiden, en dat allemaal budgetneutraal zonder één euro extra. Zeven jaar na goedkeuring van het decreet in het Vlaams Parlement blijven we vooral achter met een grote kater. De reizigerswinst is niet zo groot als gedacht. Hoewel de naam het tegendeel suggereert, zijn steeds meer kernen en locaties in Vlaanderen met het openbaar vervoer onbereikbaar geworden omdat er geen bus meer komt of omdat haltes onoordeelkundig geschrapt zijn.

‘Plotseling wordt de invoering van een wegenvignet verkocht als een teken van inzicht en moed’

Het decreet basisbereikbaarheid gaat uit van een gelaagd systeem. De bovenste laag is het treinnet, daaronder zit het kernnet met frequente verbindende lijnen, gevolgd door het aanvullend net dat meer ontsluitend en functioneel van aard is, en ten slotte het vervoer op maat dat door de Flexbus moet ingevuld worden. Het decreet beschouwt het openbaar vervoer dus als één samenhangend systeem, of het nu om de trein dan wel de tram of de bus gaat. Een correcte visie. Maar de consequentie is wel dat je het dan ook zo aan de reiziger



‘Als je een modal shift wil realiseren en de beoogde klimaatdoelstellingen wil bereiken, is een kilometerheffing dan geen beter idee?’

moet presenteren: bus en rail als één geheel of, zoals Duitsers en Zwitsers het noemen, ‘Bahn und Bus aus einem Guss’.

Als je een buslijn afschaft omdat er over hetzelfde traject ook een trein rijdt, kun je het niet maken om die reizigers ineens twee tickets te laten kopen (eentje voor De Lijn en eentje voor de NMBS) en geen vlotte en betrouwbare overstap tussen bus en trein te garanderen. Nochtans is het precies dat waar reizigers van buslijnen 32a en 32b tussen Aarschot en Leuven sinds 1 juli mee kampen: de bus bedient het traject tussen Aarschot en Leuven niet meer, reizigers worden aan hun lot overgelaten en moeten meer betalen voor een slechtere dienstverlening.

In Duitsland, Oostenrijk of Zwitserland zou het niet waar zijn: daar vormt men – al dan niet bij wet verplicht – vervoersverbonden waarin tariefintegratie geldt. Bahn und Bus aus einem Guss. Het federaal regeerakkoord heeft de ambitie om op korte termijn tickets te voorzien “waarmee dan zowel de trein, bus, tram, als andere mogelijke vervoersmogelijkheden kunnen worden gebruikt”. Federaal mobiliteitsminister Jean-Luc Crucke (MR) is ermee bezig. Maar hij stoot op felle tegenstand van Vlaams mobiliteitsminister Annick De Ridder. Nochtans zegt

het Vlaams regeerakkoord: “Om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken, werkt De Lijn aan ticket- en tariefintegratie met de andere aanbieders van openbaar vervoer.” Buiten het steeds terugkerende nepargument dat tariefintegratie in het buitenland wel functioneert, maar in ons land niet – is België dan zo bijzonder? – verhinderen sommigen uit constitutionele blindheid in het openbaar vervoer samenwerking tussen de verschillende gewesten en het federale niveau. Stel je voor dat er een Vlaamse euro naar België zou stromen of dat de NMBS inkomsten zou verliezen aan De Lijn!

‘Als je een buslijn afschaft omdat er over hetzelfde traject ook een trein rijdt, kun je het niet maken om die reizigers ineens twee tickets te laten kopen’

Bekrompen en vooral onnodige angst om zelf ten voordele van een andere vervoerder een reiziger kwijt te spelen, verhindert te zien dat 1+1 meer dan 2 is en dat alle vervoerders bij een geïntegreerd tarief reizigers zullen winnen. Zoiets noemt men modal shift. Had ik al geschreven dat het surrealisme op en top Belgisch is?

• *Dat een modal shift dringend nodig is, hoeft geen betoog meer. Maar het wegenvignet zal daar niet toe bijdragen. Foto Herman Welter.*



Peter Meukens,
voorzitter TreinTramBus