

Omarm de slimme autokilometerdaling

Geachte heer Magnette,

Zoals elke verandering roept ook de Brusselse slimme kilometerheffing tegenkantingen op. Is dit een verkapte belasting of een aanslag van de Brusselaar op de Vlaamse en Waalse portemonnee? Of – zoals u nu stelt – iets dat de lage inkomens raakt en voorbij 2024 getreuzeld moet worden?

Of het nu gaat over de stadsboulevard aan het einde van de E40, of over de strook in de Wetstraat die teruggegeven werd aan fietsers en voetgangers, telkens horen we veel gebrul (“Ze gaan de files exporteren”). Eenmaal in praktijk gebracht blijkt het echter verbazend goed te werken, net als in vele andere steden waar gelijkaardige veranderingen werden ingezet. We begrijpen dat de autolobby als door een wesp gestoken reageert wanneer een klein stukje van haar privileges in vraag gesteld wordt. Maar laat de politiek zich echt nog meeslepen door dat discours?

De mensen met lage inkomens waar u naar verwijst zijn niet intiem vastgegroeid aan hun wagen. Het is achterhaald om burgers te catalogeren als eendimensionale voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer of automobilisten. Wij zijn mensen die de middelen kiezen die ons best uitkomen om van A naar B gaan. Dat hangt onder meer af van beschikbaarheid van auto, fiets of goede treinverbinding, maar ook van hoe gemakkelijk en goedkoop parkeren is, en vooral, hoe veilig het is om te voet of met de fiets te gaan. Wanneer ik de auto neem, beteken ik een gevaar voor u als voetganger of fietser. Op zich een minuscuul klein gevaar, maar alle honderdduizenden dagelijkse autoritten samen vormen een reëel gevaar. In 2019 vielen er 20 doden in het Brussels Gewest waarvan 8 voetgangers, plus 177 zwaar- en 4398 lichtgewonden. Daarboven komen nog alle medische gevolgen van de luchtvervuiling.

Die getallen moeten omlaag. We moeten keuzes maken. Op de beperkte ruimte kunnen we niet én meer actieve weggebruik én meer autoverkeer op een degelijke manier accommoderen. Wat Brussel nu doet is actief weggebruik stimuleren door het veiliger en aangenamer te maken, enerzijds door 30 km/uur als norm, en anderzijds door (adem)ruimte terug te geven. **Het beoogde resultaat van de slimme kilometerheffing is een slimme autokilometerdaling.**

En dat gaat lukken. Wij Brusselaars smachten daarnaar. Maar ook mensen, arm en rijk, uit Wallonië of Vlaanderen hebben er alle baat bij. Voor de velen van hen die nu reeds met fiets, trein of bus komen wordt de situatie zonder meerprijs veiliger en aangenamer. Voor de autependelaars is de keuze morgen ofwel (ten dele) van modus te veranderen, ofwel, voor een zekere kostprijs, toch met de wagen te komen maar minder files moeten ondergaan. In beide gevallen een win-win!

Gelieve geen energie meer te steken in conservatieve ontkenning, maar omarm dit waardevol initiatief. Laat Wallonië en Vlaanderen constructief samenwerken met Brussel aan deze slimme autokilometerdaling. Misschien kunnen een deel van de geïnde bedragen naar Wallonië en Vlaanderen terugvloeiën, al dan niet in combinatie met het heffen van een redelijk percentage van de personenbelasting op de plaats van tewerkstelling. Ga aub voor een open dialoog.

Sta me ten slotte toe up partijcollega Rudy Vervoort en zijn hele bewindsploeg nog een hart onder de riem te steken. We zullen er allen beter bij varen, en er mobieler, veiliger en gezonder door worden. Dank.

Geert van Waeg is Brusselaar en voorzitter van de International Federation of Pedestrians. Hij schrijft dit stuk uit eigen naam.