

Zonale heffing in Brusselse regeerakkoord!

BRAL juicht toe dat het Brusselse regeerakkoord de mogelijkheid voorziet om een eigen systeem van rekeningrijden op touw te zetten. We moedigen de Brusselse regering aan op deze piste verder te werken.

De autodruk moet omlaag

De voorbije jaren zijn de Brusselaars massaal op straat gekomen voor betere lucht, meer leefbaarheid en meer verkeersveiligheid. En laten we wel wezen: een milieuvriendelijke, gezonde en verkeersveilige stad is enkel mogelijk als we erin slagen de autodruk drastisch te verminderen. En dat is niet enkel een kwestie van ons –pendelaar of Brusselaar - uit onze wagen te krijgen. Het is ook zaak de nodige ruimte vrij te maken voor de alternatieven. Maak een stad voor auto's en je krijgt auto's. Maak een stad op maat van de zachte modi, en je krijgt voetgangers en fietsers. Dat werd in binnen- en buitenland overvloedig bewezen.

Specialisten zijn er al jaren van overtuigd dat een vorm van rekeningrijden hét instrument is om de autodruk omlaag te halen. Door verplaatsingen te belasten, zet je mensen aan om de auto op een meer rationele manier te gebruiken, en te besparen door regelmatig voor de alternatieven te kiezen. Door rekeningrijden slim te maken, kan je het verplaatsingsgedrag bovendien sturen in functie van tijdstip en plaats.

Een zonale heffing voegt een stedelijke dimensie toe aan deze redenering. In de stad, waar de alternatieven *plenty* zijn, is het logisch om zo min mogelijk de auto te gebruiken. En dus betaal je als je het toch wil doen. Wie de heffing wil vermijden, kan fietsen, stappen, trampen, ...

Brussel neemt het voortouw

Het is dus logisch dat Brussel het voortouw neemt om deze vorm van rekeningrijden in te voeren. We zien trouwens overal in Europa dat het de steden zijn die vanuit een leefbaarheidsagenda instrumenten uitrollen om de autodruk te verminderen. Het voorbeeld van Stockholm toont aan dat het werkt, dat het grote steun geniet van de bevolking en dat het niet nefast is voor de economie.

Moet dit dan een solo-slim zijn van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? Natuurlijk niet. Brussel is geen eiland. Dus is afstemming met de andere Gewesten nodig. Het is immers contraproductief om de auto's dan maar op te stapelen aan de stadsrand. Maar dat mag Brussel niet beletten het voortouw te nemen. Zoals BRAL al eerder betoogde kan de invoering van een zonale heffing in Brussel een eerste stap zijn in de invoering van slim rekeningrijden in heel het land. De reflecties en modaliteiten van een Brusselse zonale

heffing kunnen hierbij een test en leidraad zijn. In samenspraak met de andere gewesten kan dit instrument vervolgens uitgebreid worden tot de hele metropolitane zone. Het kan ook ingevoerd worden in andere stedelijke regio's. En op langere termijn is het mogelijk om de zonale heffing in te kantelen in een algemene slimme kilometerheffing over het hele land.

Afstemming met andere regio's

Voorwaarde is natuurlijk dat er met de andere Gewesten gepraat wordt. Dat zal ook nodig zijn om nog meer alternatieven qua openbaar vervoer en Park & Rides (P+R) aan te bieden. Dit is een gedeelde verantwoordelijkheid van de verschillende Gewesten en de federale overheid. Overstapparkings aan het MIVB-net zijn zeker nodig. Maar dat mag wat BRAL betreft niet de enige optie zijn. Waarom zou de pendelaar echt tot aan de stadsrand moeten rijden alvorens over te stappen? We hebben ook P+R nodig bij de stations en een goed functionerend Gewestelijke ExpresNet. Een goede uitrol van het BrabantNet, alsook de versterking van de dienstverlening van De Lijn en de TEC richting Brussel zijn nodig. Het succes van de net gelanceerde directe buslijn van de TEC naar Brussel bewijst dat zoiets werkt.

BRAL drukt de hoop uit dat de demarche van de Brusselse regering om een zonale heffing in te voeren, de aanleiding is om de verschillende Gewesten rond de tafel te brengen en te komen tot een coherent mobiliteitsbeleid voor de hele metropolitane regio.

Geen aanval op pendelaars

Tot slot willen we nog even een mythe uit de wereld helpen. Een zonale heffing is geen pestmaatregel tegen de pendelaar. In het Brussels regeerakkoord lezen we dat deze heffing geldt over "elke verplaatsing met de auto". Dus zowel voor de pendelaar die het Gewest binnenrijdt als voor de Brusselaar die met de auto naar de bakker gaat. De zonale heffing betekent voor zowel pendelaar als stadsbewoner een impuls om te besparen door de wagen te laten staan. Zo zet ze aan tot een rationeler gebruik van de auto, vooral in een zone waar er voldoende alternatieven voorhanden zijn.

Evengoed is zo'n zonale heffing voor Brusselaars én inwoners van de rand de noodzakelijke stap om eindelijk te komen tot minder autodruk. Dit staat garant voor meer levenskwaliteit, betere lucht en meer verkeersveiligheid voor iedereen.

Contact:

- Tim Cassiers, stadsbeweging BRAL, 0476 44 92 23