

Stadstol met punten

Column

Lukas Vander Taelen

De Brusselse minister van Mobiliteit Elke Van den Brandt (Groen) kondigde vorige week aan dat het binnenkort geld kost om haar stad met de auto binnen te rijden. Bij de vorming van de Brusselse regering was gezegd dat er een kilometerheffing zou komen, maar enkel in overleg met de andere gewesten.

Van den Brandt heeft het nu over een eenzijdige Brusselse stadstol, een toegangsticket voor voertuigen dat zou afhangen van het type wagen en het moment van de dag. De groene politica wou het voortouw nemen in dit debat, maar het duurde geen dag voor haar liberale collega Sven Gatz liet weten dat daar voor zijn partij geen sprake van kon zijn.

De nieuwe regering leek meteen goed op weg een kibbel- kabinet te worden. Minister-president Rudy Vervoort (PS) was de lachende derde die zijn collega's tot de orde riep.

Zonder een intern akkoord over die materie en zonder met de andere twee gewesten te spreken leek de verklaring van Van den Brandt op zijn minst voorbarig. En strategisch niet bepaald slim. Het offensief tegen het groene voorstel was even ogenblikkelijk als voorspelbaar.

Touring zei dat de Vlaamse chauffeurs niet zullen begrijpen dat ze moeten betalen om met hun auto naar het werk te gaan. Weer was het niet moeilijk om Groen voor te stellen als een autovijandige belastingpartij. Een onderzoek van de vorige groene Brusselse staatssecretaris Bruno De Lille dook op waaruit bleek dat om de verkeersdruk met een vijfde te laten dalen een dagelijkse stadstol van 20 euro nodig is. Dat is een stuk hoger dan wat je betaalt om het centrum van Londen te mogen binnenrijden. Niet moeilijk voor malafide tegenstanders om met veel misbaar te beweren dat er geen draagvlak is voor zo'n duur toegangsticket.

Bij haar eigen kiespubliek zal Van den Brandts voortvarendheid zonder enige twijfel als principiële ideologische vastheid gezien worden. Haar partijgenoot Kristof Calvo maakte dezelfde fout tijdens de kiescampagne. Hij kon niet verhinderen dat wat hij vertelde over bedrijfswagens onmiddellijk als een aanval op de lonen van de hardwerkende Vlamingen werd voorgesteld. Groen betaalde een hoge prijs voor die overmoed van Calvo.

Van den Brandt lijkt bij hem in de leer te zijn geweest. Ook zij maakte de fout om te veel vanuit haar ideologisch groot gelijk te redeneren en te weinig na te denken over een strategie om een plan ook aan tegenstanders verkocht te krijgen. Door valabele vervoersalternatieven aan haar voorstel te verbinden, bijvoorbeeld. 'Make an offer they can't refuse', was een slim devies uit 'The Godfather'. Van den Brandt had zich die wijsheid beter eigen gemaakt.

Van den Brandt leek te zijn vergeten, zoals de Groenen wel vaker overkomt, dat het gemakkelijker is gelijk te hebben dan gelijk te krijgen. Natuurlijk heeft het Brussels Gewest het recht iets te doen aan de files in de hoofdstad en geld te vragen aan wie die files met zijn auto nog langer maakt. Maar is het zo moeilijk om de reacties op een dergelijke ingrijpende maatregel in te schatten? Slimme communicatie is blijkbaar niet voor iedereen prioritair.

Van den Brandt zit in het defensief, met een liberale dolk in de rug, terwijl ze door voorafgaand overleg een aantrekkelijk voorstel had kunnen uitwerken. Applaus vanop de eigen banken volstaat niet om een radicaal idee bij een grotere groep ingang te doen vinden.

Zo dreigt de discussie over de oplossingen voor de files te verzanden in een eindeloze polemiek, zoals bij dat andere heel goede idee uit de Belgische verkeersgeschiedenis: het rijbewijs met punten.

In 1990 wou Jean-Luc Dehaene, de toenmalige minister van Verkeer, dat invoeren. De wet werd goedgekeurd, maar nooit toegepast. In Frankrijk bestaat het rijbewijs met punten al 27 jaar. In België dook het als een monster van Loch Ness regelmatig op. Men bleef erover debatteren, maar nooit is de politieke moed gevonden het daadwerkelijk in te voeren. Het ziet er naar uit dat het rekeningrijden dezelfde doodlopende weg is ingeslagen.

Luckas Vander Taelen, regisseur en freelancejournalist