



Vijf prioriteiten van de zelfstandigen en KMO's voor de toekomstige Brusselse Regering

Kamer van de Middenstand

4 april 2019

Advies behandeld door	Kamer van de Middenstand
Advies behandeld op	8 november en 6 december 2018, 10 januari, 7 februari, 1 maart en 14 maart 2019
Advies uitgebracht door de Kamer op	4 april 2019

Inhoudsopgave

Voorwoord	4
Inleiding	4
1. Een vlotte mobiliteit	5
- De keuze van de meest doeltreffende vervoerswijze heroriënteren in functie van de behoeften	5
- “Mobility as service” as versterken	5
- Het wegennet hiërarchiseren en specialiseren	6
- Leveringen bundelen	6
2. De digitalisering	7
1. Voor een transversaal digitaliseringsbeleid op het hoogste niveau zorgen	7
2. Een link tussen het CIBG en de KMO’s tot stand brengen	7
3. De op de ondernemingen gerichte digitale diensten vereenvoudigen	7
4. De digitale aanwezigheid in de openbare ruimte versterken	8
3. Het beheer en de inzameling van afvalstoffen	9
- De contractuele verplichting afschaffen voor ondernemers van wie het afval de gemiddelde hoeveelheid van een huishouden niet overschrijden	9
- Een wijkstrategie ontwikkelen voor de inzameling van afvalstoffen die het huishoudelijk volume overstijgen	9
- Containerparken toegankelijk maken voor de Brusselse ondernemingen en het aantal ervan vergroten	10
4. De uitvoering van de Small Business Act voortzetten	10
Pijler 1 : Een ondernemersvriendelijke omgeving creëren	11
Pijler 2 : Toegang tot financiering verbeteren	11
Pijler 3 : Inzetten op de diversiteit van de ondernemers, een Brusselse goudmijn	11
Pijler 4 : Een administratie voor ondernemers : vereenvoudiging, « kmovriendelijke » vergunningen en overheidsopdrachten	12
Pijler 5 : Ondersteunen van de ondernemingen doorheen evoluties en opportuniteiten	12
5. De uitvoering van het Schema voor handelsontwikkeling	13
1. Coördinatie van de bouwplaatsen	14
2. De rol van de handelaar in zijn wijk	14
3. Toegang tot informatie	14
4. Bereikbaarheid/mobiliteit	14
Bijlage 1 : Mobiliteit in het Memorandum voor de Gemeenteraadsverkiezingen	16
Multimodale toegang tot de wijken waarborgen	16

Voetgangerszones koppelen aan de economische en commerciële ontwikkeling van de wijk	16
Leveringen en logistiek verbeteren	17

Voorwoord

De Kamer van de Middenstand (KvM) werd bij ordonnantie van 8 december 2005 bij de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest opgericht. Ze verdedigt de belangen van de Brusselse KMO's en zelfstandigen.

De KvM bestaat uit vertegenwoordigers van 10 middenstandsorganisaties die werkzaam zijn in Brussel. Deze organisaties zijn de volgende¹:

1. De Kamer voor Handel en Nijverheid van Brussel (KHNB) ;
2. De Federatie Vrije beroepen (FVB) ;
3. De Federatie van Vrije en Intellectuele Beroepen van het SDZ ;
4. Het Liberaal Verbond voor Zelfstandigen Gewest Brussel (LVZ) ;
5. De Beweging voor Zelfstandigen en KMO-leiders (IZEO) ;
6. De Organisatie voor Zelfstandige Ondernemers Gewest Brussel (UNIZO) ;
7. Het Syndicaat der Zelfstandigen en KMO's (SDZ) ;
8. Het Neutraal Syndicaat voor Zelfstandigen (NSZ) ;
9. De « Union des Classes Moyennes » (UCM) ;
10. De Nationale Unie der Vrije en Intellectuele Beroepen van België (NUVIBB).

De hoofdpdracht van **de KvM** bestaat erin om adviezen of voorstellen te formuleren met betrekking tot de algemene problemen van de middenstand in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ze doet dit ofwel op verzoek van de Brusselse Regering of van één van haar leden, ofwel op eigen initiatief. In dat kader heeft de Kamer, tijdens haar Plenaire zitting van 4 april 2019, een memorandum met het oog op de regionale verkiezingen van 2019 aangenomen.

Inleiding

De verkiezingen van 26 mei 2019 zijn een hoogtepunt van het politieke leven in Brussel. Daarom wil de Kamer van de Middenstand van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich hierbij aansluiten en de rol van de middenstand in het gewestelijk leven benadrukken.

De KvM wil daarom naar aanleiding van de regionale verkiezingen van 26 mei 2019 haar aanbevelingen formuleren en heeft deze bewust tot vijf fundamentele prioriteiten voor het Regeerakkoord 2019-2024 beperkt.

Om haar beraadslagingen te voeden, heeft **de KvM** een ontmoeting gehad met vertegenwoordigers van Brussel Mobiliteit, Net Brussel en het Centrum voor Informatica van het Brussels Gewest (CIBG), die zij dankt voor hun medewerking.

¹ Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 7 mei 2015 tot bepaling van de representatieve organisaties van de middenstand, van de werkgevers, van de social-profitsector en van de werknemers die in aanmerking komen om vertegenwoordigd te worden in de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en tot vaststelling van het aantal leden dat hen wordt toegewezen.

1. Een vlotte mobiliteit

Mobiliteit is van vitaal belang voor de ondernemers van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De huidige Regering heeft Good Move gelanceerd, een dynamisch en participatief proces om haar nieuwe Gewestelijke mobiliteitsplan te ontwikkelen dat een regelgevende waarde zal hebben.

Het doel van Good Move is om een stad te creëren die niet alleen aangenaam en gezond is, maar ook veilig, doeltreffend en efficiënt. Het Good Move-proces belicht ook positieve elementen en draagt bij tot de verbetering van het imago van Brussel, een fundamenteel element voor de aantrekkingskracht van het Gewest voor ondernemers, maar ook voor hun huidige en potentiële klanten.

Het Good Move plan is mede tot stand gekomen na overleg met heel wat stakeholders, maar ook met burgerpanels. Het burgerpanel « Make your Brussels Mobility » heeft op 19 november 2017 in het Brussels Parlement een Resolutie aangenomen. **Eén van de meest ambitieuze doelstellingen van deze Resolutie is om het fileprobleem in de stad op te lossen.** Ze stelt met name voor om dit te doen door het aanbod van overstapparkings bij de hoofdingangen van Brussel te verbeteren, deze grote transitparkings met een efficiënte openbare vervoerslijn (met een capaciteit en regelmaat) te verbinden, het aanbod van openbaar vervoer en frequenties op de lijnen te verbeteren, telewerken te bevorderen en de werktijden te spreiden.

Voor dit Memorandum heeft **de KvM** zich toegespitst op de « vlotte doorstroming » van het autoverkeer, wat enerzijds een grote bekommernis van de zelfstandige ondernemers is, maar anderzijds ook een duurzame doelstelling en een maatstaf is voor het succes van de modale overgang en dus van de multimodale bereikbaarheid.

Voor **de KvM** zijn acties die tot een betere doorstroming van het verkeer leiden een prioriteit. Deze zijn als volgt :

- [De keuze van de meest doeltreffende vervoerswijze heroriënteren in functie van de behoeften](#)

De KvM is van mening dat het verminderen van de vraag naar verplaatsingen een te algemene formulering is, die aan een economische vertraging doet denken. Het gaat er veeleer om de keuze van de meest doeltreffende vervoerswijze te heroriënteren in functie van de behoeften. Voor veel ondernemers blijft de auto bij de uitoefening van hun beroepsactiviteit uiteindelijk de meest doeltreffende vervoerswijze. Maar voor andere categorieën van burgers en andere activiteiten is dit helemaal niet het geval. De modale overgang zal ondernemers, die hun auto's nodig hebben, dus moeten helpen om beter te functioneren in de stad. Anderzijds zal deze er ook moeten toe bijdragen dat ondernemers naar andere vervoersmiddelen worden georiënteerd die, in functie van de verplaatsingsbehoefte, efficiënter zijn dan de eigen auto.

- [“Mobility as service” as versterken](#)

MaaS (Mobility as Service) is een absolute voorwaarde om de modal shift geloofwaardig en doeltreffend te maken. Door deze dienst te ontwikkelen, grotendeels door digitalisering en informatisering, zullen alternatieven voor de auto voor ondernemers gemakkelijker toegankelijk en te raadplegen zijn, in functie van hun behoeften. De uitdaging voor het Brussels Gewest bestaat erin om de gewestelijke doelstellingen en de beginselen van universaliteit en inclusie in deze applicaties te integreren. Voorbeelden in het buitenland, zoals « Stream-up » in Wenen, kunnen de Brusselse Regering inspireren. De creatie van deze applicaties moet openstaan voor de Brusselse ‘softwareontwikkelaars’, die het dagelijks leven van de burgers willen verbeteren. Deze applicatie zou een complementariteit tussen de verschillende applicaties en vervoerswijzen mogelijk maken.

- Het wegennet hiërarchiseren en specialiseren

Deze benadering maakt het mogelijk om het gebruik van verschillende soorten wegen doeltreffender te maken. Bovendien waarborgt ze op elk moment de bereikbaarheid van alle gebieden en wijken van het Gewest, met zoveel mogelijk vervoerswijzen, waaronder de auto. Het creëren van ‘mazen’ voor het plaatselijk verkeer in de wijken is alleen mogelijk als dit gepaard gaat met een dynamisch beheer van de verkeersstromen op de hoofdassen van het Gewest. Het doel moet zijn om de reizigers binnen de stad een constante snelheid aan te bieden.

Om deze constante snelheid te verzekeren, zijn er investeringen op het gebied van de dynamische signalisatie (Smart City) nodig.

Deze herstellingen van het evenwicht moeten in samenwerking met de handelaars, bewoners, gemeenten en de MIVB gebeuren, om rekening te houden met de verschillende verzuchtingen die binnen de participatieve processen tot uiting komen.

Deze herinrichtingen moeten gericht zijn op het creëren van kwaliteitsvolle, duurzame en multifunctionele openbare ruimten, die een positieve economische impact hebben voor de actoren die er aanwezig zijn.

- Leveringen bundelen

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het aantal bestelwagens en vrachtwagens voor leveringen de laatste jaren toegenomen. Dit is een trend die zich overal in Europa doorzet. Het gaat om een fundamentele activiteit voor de goede werking van het Gewest en voor de ontwikkeling van de economische activiteit. De cijfers voor e-commerce leveringen zijn als volgt : 64% aan huis, 2% op het werk, 9% op een afhaalpunt, 8% in winkels en 1% in een kluis².

Om het goederenvervoer in het Brussels Gewest optimaal te laten verlopen, pleit **de KvM** voor een bundeling van de leveringen door de oprichting van lokale distributiecentra binnen elke ‘maas’. Deze centra zullen zich richten op zowel handelaars als burgers, die gebruik maken van e-commerce diensten (afhaalpunten). Uit een studie van het Vlaams Instituut voor Logistiek blijkt dat de economische en milieukosten van de « laatste kilometer » met 60 tot 80% kunnen worden verlaagd, wanneer 75% van de leveringen in een afhaalpunt en niet thuis plaatsvinden en de verplaatsing naar het afhaalpunt niet met de auto gebeurt. Het Gewest zou kunnen overwegen om een verbod op gratis levering met gemotoriseerde middelen aan huis (e-commerce) in te stellen, om zo het gebruik van leveringen in afhaalpunten aan te moedigen en onnodige verplaatsingen ingeval van afwezigheid van huis te voorkomen.

De KvM wil ook dat er in samenwerking met de buurtwinkels en ondernemingen afhaalpunten zouden worden ingesteld (om ook het leven van hun personeel te vergemakkelijken).

In de bijlage bij dit document herneemt **de KvM** de elementen van haar Memorandum voor de gemeenteraadsverkiezingen van 2018 over dit onderwerp, meer bepaald :

- Multimodale toegang tot de wijken waarborgen
- Voetgangerszones koppelen aan de economische en commerciële ontwikkeling van de wijk
- Leveringen en logistiek verbeteren

² Brussel Mobiliteit, *Kerncijfers over het goederenvervoer in Brussel*, editie 2019.

2. De digitalisering

Zoals overal ter wereld staat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de komende jaren voor tal van uitdagingen: demografische groei op een gegeven grondgebied, beperkte budgettaire middelen, schaarste van natuurlijke hulpbronnen, de noodzaak om de werking van de lokale overheidsdiensten opnieuw uit te vinden, ...

Het concept « Smart City », d.w.z. een stad die gebruik maakt van slimme oplossingen op basis van gegevens en bepaalde technologieën, kan helpen om deze uitdagingen aan te gaan door de levensomstandigheden van de Brusselse ondernemers en burgers te verbeteren.

Met de opkomst van de digitale technologie verliezen de openbare actoren geleidelijk aan hun monopolie op het overheidsoptreden. Deze paradigmaverschuiving wordt versterkt door de aangekondigde veroudering van het onderscheid tussen het gebruik van openbare diensten en deze van de deelname aan « versterkte » openbare diensten. Lokale besturen, ondernemingen en burgers worden elk op hun beurt nu eens ontvangers van deze diensten en dan weer aanbieders ervan. Het is van fundamenteel belang dat de overheidsdiensten maximaal gebruik maken van de onlinediensten, om hun diensten aan de burgers en ook naar de andere besturen toe te digitaliseren.

De KvM wil :

1. Voor een transversaal digitaliseringsbeleid op het hoogste niveau zorgen

Digitalisering raakt heel wat aspecten, zoals de economie, het leefmilieu en veiligheid en mobiliteit, en vereist daarom een globale aanpak. **De KvM** wil daarom dat deze bevoegdheid onder de verantwoordelijkheid van de Minister-president zou vallen, om tot een transversale en gecoördineerde visie te komen.

2. Een link tussen het CIBG en de KMO's tot stand brengen

De uitdagingen van het CIBG liggen in het gebied van transparantie, participatie en veiligheid, maar de hun doelgroep beperkt zich hoofdzakelijk tot de burgers en de gewestelijke en gemeentelijke openbare besturen. In het kader van de Smart City zouden de Brusselse ondernemers ook als belangrijke begunstigen van de openbare diensten moeten worden beschouwd.

Het CIBG ontwikkelt partnerschappen met de privésector, bijvoorbeeld het *Smart Mobility Committee*, maar deze contacten zijn beperkt tot ondernemingen die werkzaam zijn op het gebied van IT-ontwikkeling.

Om het CIBG een beter inzicht in de behoeften van de ondernemers te geven, wil **de KvM** dat er samenwerkingen met hub.brussels, BEW en de sectorale federaties tot stand zouden worden gebracht, om oplossingen en instrumenten voor te stellen om het dagelijks leven van de ondernemers te verbeteren.

3. De op de ondernemingen gerichte digitale diensten vereenvoudigen

De KvM wil de programma's op het gebied van digitalisering van de procedures verder uitdiepen.

De KvM wenst dat er op het Brussels niveau slechts één enkele applicatie zou bestaan. Ondernemers vinden hun weg niet tussen de verschillende platformen, die elk hun eigen gebruikersnaam en wachtwoord hebben. In plaats van een MyActiris, MijnBEW, MyCitydev, MyPro (Net Brussel), ... wil **de KvM** dat er één **MyBrussel**-platform zou worden gecreëerd, dat alle platformen van de Brusselse

ION's op één enkele interface samenbrengt. **De KvM** pleit voor de toepassing van het Once only-beginsel, met één enkel multifunctioneel en transorganisatorisch portaal. Dit portaal zou ook de materies van de federale overheid, die geregionaliseerd zijn en zullen worden, moeten terugwinnen.

De KvM wenst dat de gegevensbronnen zouden worden geïdentificeerd en versterkt, die het toelaten om de lokale publieke informatie ten behoeve van de gemeenschap te valoriseren (in toepassing van de Europese OpenData-richtlijn³). Zo verzamelt bijvoorbeeld UrbIS Data een reeks cartografische en alfanumerieke gegevens die eigen zijn aan het grondgebied van het Brussels Gewest en is dit de digitale kaart van het Gewest.

Tevens wenst **de KvM** dat de overheid applicaties zou blijven ontwikkelen die burgers in staat stellen om met de overheidsdiensten te communiceren en te interageren. Zoals « Fix my street », wat het heeft toegelaten om het aantal inspecteurs van Brussel Mobiliteit op het terrein te verminderen.

De KvM wenst dat de Besturen **Irisbox** ten dienste van de ondernemers zouden blijven ontwikkelen. Er moet onder meer prioriteit worden gegeven aan de ontwikkeling van het front office, waarmee ondernemingen aanvragen voor milieu- en stedenbouwkundige vergunningen kunnen indienen.

Daarnaast wil **de KvM** de ontwikkeling van deze infrastructuren tegemoet zien in het vooruitzicht van een « Plug In »-stad (Open API), waar de publieke en private diensten zich gemakkelijk zullen kunnen op aansluiten. De werking van de **Fidus**-dienstintegrator en de Once Only-ordonnantie vereisen de wederzijdse verstrekking van gegevens tussen besturen.

4. De digitale aanwezigheid in de openbare ruimte versterken

Met de ontwikkeling van de smartphone is de organisatie van het grondgebied, zoals de openbare aankondigingen en bewegwijzeringen of het straatmeubilair, voorbestemd om te evolueren. Slimme muren, 2D-barcodes, augmented reality tags of contactloze technologieën (NFC) zijn slechts een klein deel van de middelen die nodig zijn om een alternatieve bewegwijzering te creëren, die aan de nieuwe gebruiken en noden van KMO's en burgers beantwoordt.

De KvM wil :

- Sensoren aanbrengen die verschillende stedelijke parameters meten (verkeersstromen, voetgangersstromen en toegang tot parkings, aangepast leverings- en logistiek beheer, energiebeheer van gebouwen, regulering van de stadsverlichting, videobewaking, enz.) ;
- Anticiperen op deze golf van technologische ontwikkeling, door deze dimensie in toekomstige overheidsopdrachten en civieltechnische projecten te integreren ;
- Open en toegankelijke systemen voor de weergave en visualisatie van openbare gegevens implementeren (web, slim straatmeubilair, enz.) ;
- Voor de uitrol van het Urban WiFi-netwerk wenst **de KvM** dat er in verschillende handelswijken en openbare ruimten toegangspunten tot WiFi.Brussels zouden worden gecreëerd, en dat de toegang tot dit netwerk gebruiksvriendelijker zou worden ;
- Dat het Irisnet-netwerk verder zou worden ontwikkeld en naar bedrijvencentra en -zones zou worden uitgebreid ;
- Een netwerk van fysieke ruimten creëren voor de nieuwe vormen van leren, samenwerken en werken (digitale openbare ruimten, FabLabs, enz.).

³ Richtlijn 2013/37/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 juni 2013 tot wijziging van Richtlijn 2003/98/EG inzake het hergebruik van overheidsinformatie, OJ L 175, 27 juni 2013

3. Het beheer en de inzameling van afvalstoffen

De Kamer van de Middenstand sluit zich aan bij het Hulpbronnen- en Afvalbeheerplan, dat 7 strategische doelstellingen aankondigt die in 22 operationele doelstellingen en 60 maatregelen zijn onderverdeeld. Ze is het echter niet eens met het beginsel van het afvalplan dat op recycling is gebaseerd. Het Plan zou eerder op de ontwikkeling van nieuwe en technologisch milieuvriendelijkere producten moeten zijn gericht.

Wat afvalinzameling betreft, wordt de huidige situatie gekenmerkt door het feit dat :

- sinds de ordonnantie betreffende de afvalstoffen van 14 juni 2012 sortering aan de bron verplicht is geworden.
- hoe meer restfracties er zijn, hoe meer de openbare netheid wordt belemmerd.
- er een contractuele verplichting voor bedrijven bestaat. Deze vloeit voort uit een (Europese) behoefte om de openbare diensten voor huishoudens en voor de inzameling van bedrijfsafval van de particuliere diensten te scheiden. Met andere woorden, elke niet-huishoudelijke structuur (bijvoorbeeld met een inschrijvingsnummer bij de Kruispuntbank voor Ondernemingen (KBO)) is aan deze verplichting onderworpen en kan daarom geen gebruik maken van de afvalinzameling voor huishoudelijk afval.

Aanbevelingen van de KvM :

- [De contractuele verplichting afschaffen voor ondernemers van wie het afval de gemiddelde hoeveelheid van een huishouden niet overschrijden](#)

Voor de afvalstoffen van de tertiaire activiteiten vraagt **de KvM** om rekening te houden met het volume en niet met het soort activiteit. Ze benadrukt dat de sociaaleconomische structuur van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt gekenmerkt door het feit dat het uit een groot aantal ZKO's en KMO's bestaat, die naar alle waarschijnlijkheid geen grote hoeveelheden afval produceren.

De KvM pleit ervoor dat de tarifieringen voor zelfstandigen en productiebedrijven rekening zouden houden met het volume en het soort afvalstoffen. Op het gebied van afvalstoffen vindt **de KvM** het van fundamenteel belang om het beginsel van terugbetaling van de reële kosten te volgen, om zo geen bijkomende lasten voor de kleine en middelgrote bedrijven te creëren.

- [Een wijkstrategie ontwikkelen voor de inzameling van afvalstoffen die het huishoudelijk volume overstijgen](#)

De KvM wil de economische actoren bewust maken van de voordelen van het afsluiten van contracten voor en van het bundelen van de inzameling van afvalstoffen binnen een wijk.

Wat het afsluiten van contracten betreft, kan diegene die betaalt een op maat gemaakte/aan de behoeften aangepaste dienst 'eisen' in overleg met de gemeenten, die de ophalingen (het op de stoep plaatsen van zakken) op bepaalde dagen soms verbieden.

Op het vlak van de bundeling moet men de verenigingen en gemeenten ondersteunen om dergelijke projecten te ontwikkelen.

- Containerparken toegankelijk maken voor de Brusselse ondernemingen en het aantal ervan vergroten

De KvM geeft ook aan dat er momenteel slechts vijf gewestelijke containerparken voor het hele Brusselse grondgebied bestaan en dringt erop aan dat deze containerparken, zowel de gemeentelijke als de gewestelijke, toegankelijk zouden zijn voor de zelfstandige ondernemers en de kleine ondernemingen die in Brussel gevestigd zijn. Men zou een afzonderlijke dienst voor de ondernemers kunnen overwegen.

4. De uitvoering van de Small Business Act voortzetten

De Small Business Act (SBA), die in de algemene beleidsverklaring van de Brusselse Regering werd aangekondigd⁴ en vervolgens in de tekst van de Strategie 2025 (doelstelling 2 van pijler 1) werd verduidelijkt, is het belangrijkste « KMO-plan » van het Brussels Gewest. Dit document werd op 30 juni 2016 aangenomen en bevat de 5 belangrijkste pijlers, onderverdeeld in thematische doelstellingen (22 in het totaal) van het gewestelijk beleid naar de Brusselse KMO's toe en omvat in totaal 77 maatregelen.

De SBA streeft ernaar om het ondernemerschap in het Brussels Gewest geleidelijk, maar structureel te verbeteren, en meer in het bijzonder om een positieve impact te hebben op de volgende drie indicatoren :

- **INDICATOR #1** : Een consolidatie of een groei van het aantal KMO's, met name door het percentage nieuw opgerichte ondernemingen in het Gewest op peil te houden, en door het aantal overblijvende KMO's te laten toenemen.
- **INDICATOR #2** : Een groei van de werkgelegenheid in de KMO's, door zelftewerkstelling voor ondernemers, aanwervingen van personeelsleden in groeiende bedrijven en door het behoud van de bestaande jobs.
- **INDICATOR #3** : Een groei van de toegevoegde waarde die de KMO's, naast de jobs, creëren : een antwoord op de behoeften van de Brusselaars en van het Stad-Gewest ; een financiële bijdrage leveren aan het gewestelijk budget zodat Brussel de lasten voor de oplossingen van collectieve uitdagingen kan verdelen ; een bijdrage leveren aan welvaart en levenskwaliteit.

Op 4 november 2015 heeft de KvM een initiatiefadvies over de invoering van de SBA opgesteld⁵.

Op 11 december 2018 heeft Minister van Economie Didier Gosuin een eerste evaluatie van de Small Business Act uiteengezet⁶.

⁴ « De Regering zal aan de hand van overleg met de sociale partners als handvest een Small Business Act vastleggen waarin de Brusselse realiteit wordt verwerkt, en dan met name de betrekkingen tussen overheden en ondernemingen, om zo over een administratie te kunnen beschikken die « businessfriendly » is (onthaal, efficiëntie, overheidsopdrachten, administratieve vereenvoudiging, ...) ter ondersteuning van het ondernemerschap, de toegang tot financiering, een gepersonaliseerde begeleiding van kandidaat-ondernemers ».

⁵ Initiatiefadvies van de Kamer van de Middenstand betreffende de toepassing van de Small Business Act in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, A-2015-001-KVM, dat [hier](#) kan worden geraadpleegd.

⁶ https://didiergosuin.brussels/sites/default/files/communiqués-de-presse/20181211_dp_sba_balans_2016-2018.pdf

Voor **de KvM** moet deze SBA centraal in het economisch beleid van het Gewest blijven staan en moeten de genomen maatregelen worden voortgezet. De overige maatregelen die nog moeten worden uitgevoerd, zullen in het Regeerakkoord 2019-2024 moeten worden overgenomen. De dringendste maatregelen die in het kader van elke pijler moeten worden ontwikkeld of voltooid, zijn :

Pijler 1 : Een ondernemersvriendelijke omgeving creëren

De KvM beveelt de Regering aan om :

- De samenwerking te versterken van tussen de (private-publieke-academische) structuren ter ondersteuning van ondernemers, door bijvoorbeeld de invoering van een Handvest voor ondersteuning ;
- De diversiteit in het ondersteuningsaanbod voor Brusselse ondernemers te waarborgen. Deze diversiteit zal het moeten toelaten om de verschillende behoeften en soorten ondernemers in verschillende sectoren beter te omkaderen, en in het bijzonder de zogenaamde « noodzaak »-ondernemers ;
- De reorganisatie van de toegang tot het beroep en het beheer te evalueren en om de centrale examencommissie af te schaffen door deze door competentiecertificeringsproeven te vervangen ;
- Instrumenten te ontwikkelen om ondernemingen in moeilijkheden op te sporen (vroegtijdige opsporing) en om de overlevingsgraad van Brusselse KMO's te verhogen ;
- Het onderscheid tussen opleiding/onderwijs en ondernemerschap weg te nemen. De ontwikkeling van bewustmakingsprogramma's voor ondernemerschap in het onderwijs, maar ook in sport- en cultuurclubs, moet worden versterkt.

Pijler 2 : Toegang tot financiering verbeteren

De hervorming van de financiële instrumenten voor de ondernemingen is aan de gang via de rationalisatie van Finance.Brussels. De na te streven hoofddoelen zijn :

- De toegang tot financiering nog meer vereenvoudigen ;
- Privé-actoren toelaten om meer risico te nemen ;
- De vrijmaking van particulier spaargeld versterken, door bijvoorbeeld crowdfunding en toegang tot Venture Capitalists te bevorderen en de win-win-lening in te voeren ;
- Een handvest met Febelfin aannemen ;
- Een kredietbemiddelaarsdienst waarborgen (zie advies van de KvM van 7 december 2017)⁷ ;
- In samenwerking met het netwerk van publieke, private en academische ondersteunende structuren een Gewestelijk Microkredietplan opstellen.

Pijler 3 : Inzetten op de diversiteit van de ondernemers, een Brusselse goudmijn

De KvM wil dat men de programma's voor ondersteuning en begeleiding ten behoeve van vrouwelijke ondernemers, ondernemers uit de diversiteit, jongeren en studenten, ... in nauwe samenwerking met de (private-publieke-academische) ondersteunende structuren en via projectaanvragen zou versterken.

⁷ Initiatiefadvies van de Kamer van de Middenstand betreffende de oprichting van de kredietbemiddelaar in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 7 december 2017, A-2017-003-KVM, dat [hier](#) kan worden geraadpleegd.

Pijler 4 : Een administratie voor ondernemers : vereenvoudiging, « kmovriendelijke » vergunningen en overheidsopdrachten

De KvM beveelt aan om :

- Een enig Front Office-platform te ontwikkelen : de oprichting van MijnBEW is belangrijk voor subsidies, maar zou naar één enkele applicatie op het Brussels niveau moeten evolueren (zie hoofdstuk Digitalisering) ;
- De tool box in het kader van de 'KMO-test' te ontwikkelen. **De KvM** is verheugd over de opstelling van de ordonnantie betreffende de KMO-test. Deze test moet door de volgende Regering worden toegepast ;
- Het personeel van de openbare aanbestedingsinstellingen voor goede « kmovriendelijke » praktijken op te leiden : **de KvM** wenst dat het opleidingsprogramma voor de gewestelijke en lokale structuren ten uitvoer zou worden gelegd ;
- Financieringsoplossingen voor te stellen voor KMO's die deelnemen aan overheidsopdrachten in het kader van de reorganisatie van het Brussels Waarborgfonds. Dit probleem kan voorafgaandelijk natuurlijk ook worden opgelost door op een snelle betaling te focussen. Deze betalingstermijn is ook een drempel voor de KMO's om aan overheidsopdrachten deel te nemen. Vandaag ligt de nadruk op de snelle uitbetaling van subsidies, wat ook belangrijk is.

Pijler 5 : Ondersteunen van de ondernemingen doorheen evoluties en opportuniteiten

De KvM beveelt aan om :

- De evoluties op het gebied van digitalisering te blijven ondersteunen. Aldus beveelt **de KvM** de ontwikkeling van een Ondernemersplan en de creatie van een VISA voor Tech-startups aan.

Over het algemeen formuleert de KvM nog twee aandachtspunten inzake de uitvoering van de SBA :

- **Er ontbreekt nog een specifieke begrotingsmonitoring :**
Aangezien het doel van verschillende maatregelen van de SBA erin bestaat om de toegang van KMO's tot bestaande voorzieningen te verbeteren, is het momenteel moeilijk te zeggen of Brusselse KMO's en ZKO's meer dan voorheen voordeel halen uit de gebruikte budgetten. Zo is het bij de Activa-maatregelen bijvoorbeeld mogelijk om het aandeel te kennen van de verschillende sectoren (handel, logistiek, diensten, ...) die er gebruik van hebben gemaakt, maar niet de grootte van de ondernemingen. Er is een efficiëntere monitoring nodig. Deze monitoring zal het ook toelaten om de doeltreffendheid van de maatregelen te evalueren : is het mogelijk geworden om meer mensen met minder geld van dienst te zijn ?
- **Men moet de samenwerking met de gemeenten verbeteren :**
Het Gewest moet ook de Brusselse gemeenten de hand reiken en hen bewust maken van de mogelijkheden tot verbetering die zij op het gebied van de SBA hebben. Eén van de onderbenutte hefboomen in dit verband is het Fiscaal compensatiefonds en de harmonisatie van de gemeentelijke fiscaliteit door de toepassing van verrekeningsmodellen.

5. De uitvoering van het Schema voor handelsontwikkeling

Het Schema voor handelsontwikkeling (SHO) weerspiegelt de wens van het meerderheidsakkoord, die in doelstelling 8 van de Strategie 2025 wordt uitgedrukt : « Ontwikkeling van de handel van morgen die geïntegreerd is in de stad » . Deze definieert het nieuwe SHO als een hulpmiddel voor de politieke besluitvorming dat in het bijzonder tot doel heeft het promoten van het gemengd karakter van de handelsfuncties in de wijken en het evenwicht tussen de handelsfunctie en andere functies⁸.

Het ontwerp van SHO werd dus door het Gewest zelf ontwikkeld, gezien deze doelstelling in het beheerscontract van Atrium (nu hub.brussels) werd vertaald. Er werden verschillende werkzaamheden verricht, waaronder overleg met gemeenten en handelaars, een benchmark van de instrumenten voor regulering van de handelsactiviteit, een juridische analyse op dit gebied, werkzaamheden rond statistische gegevens en de productie van analyses inzake de ontwikkeling van de handel in Brussel.

Het SHO beschrijft 17 uitdagingen, die als basis voor de uitvoering van het ontwerp zullen dienen. Ze zullen geleidelijk aan worden gerealiseerd. Elke uitdaging zal in een werkgroep in overleg met een aantal actoren worden behandeld.

De 17 uitdagingen werden onderverdeeld in 4 pijlers, afhankelijk van hun verwachte impact :

Impact	A. Business Friendly	B. Urban Friendly	C. Admin Friendly	D. People Friendly
1	Chantiers	Le rôle du commerçant dans son quartier	Accès à l'information	Mobilité et accessibilité
2	Démarches administratives	Planification du commerce dans son environnement urbain	Gestion des ressources publiques dédiées au commerce	Gestion de l'espace public
3	Planification du territoire et commerce	Coordination des pouvoirs publics	Réglementation afférentes au commerce	Formes alternatives de commerce
4	Pérennité des métiers du commerce	Conception de l'espace public		Métiers du commerçant
5	City Branding	Maîtrise foncière commerciale		

De KvM vraagt een samenhang met de bestaande regelgevingen en heeft vragen bij de afstemming die zal worden verricht met de verschillende huidige wettelijke en strategische grondslagen, zoals het GBP, het GPDO en de wetgeving op het gebied van vergunningen voor handelsvestigingen.

Ze vestigt de aandacht op de complementariteit met private actoren op het gebied van de ondersteuning van handelaars.

De KvM verzoekt de volgende Regering om te beginnen met de uitvoering van de acties, die de werkgroepen eind december 2018 hebben weerhouden.

Ze beschouwt de onderstaande acties als prioritair :

⁸ Doelstelling 8, beleidswerf 7 van de Strategie 2025.

1. Coördinatie van de bouwplaatsen

- De communicatie en overlegvergaderingen met de omwonenden en aannemers met de aangewezen bouwheer en de en de aannemer structureren ;
- Een begeleiding voor getroffen ondernemers instellen in samenwerking met het gemengd netwerk van publieke en private partners ;
- Informatiemateriaal verstrekken om de verspreiding via de verschillende verenigingen en de gebruikte kanalen mogelijk te maken ;
- De impactstudies van een bouwplaats veralgemenen en deze delen met de aannemer die verantwoordelijk is voor de bouwplaats.

2. De rol van de handelaar in zijn wijk

De 'maatschappelijke' rol van de handelaar kan alleen ten volle effect hebben wanneer het goed gaat met de handel. Zijn inzet, individueel of in vereniging, voor de leefbaarheid of sociale cohesie van een wijk is dus slechts een onrechtstreeks gevolg van een winstgevende handelszaak. In dit verband moeten de handelaren die zich (via een vereniging) inzetten, worden gecompliceerd en ondersteund om hun inzet te vereenvoudigen. Bijkomende administratieve lasten of praktische verplichtingen moeten in ieder geval worden vermeden.

Volgens **de KvM** moet men dus het volgende ontwikkelen :

- een structureel en stabiel financieringskader voor de handelaarsverenigingen ;
- een gestructureerde overlegmethodologie met de verenigingen voor alle aspecten van evenementen, bouwplaatsen, promotie, handelsontwikkeling, dienstverlening (afvalinzameling, leveringsgebieden en -uren, parkeren, ...), ...

3. Toegang tot informatie

- Ondernemers meer sensibiliseren voor de uitdaging om zichzelf te (in)formereren en voor de begeleiden opportuniteiten om zich te laten ondersteunen. In dit verband verwijst **de KvM** naar haar initiatiefadvies over het voorkomen van faillissementen van 18 juli 2013⁹ ;
- Verenigingen als tussenpersonen gebruiken en informatiemateriaal verstrekken dat klaar is om via hun communicatiekanalen te worden verspreid ;
- Hoewel de harmonisatie van de gemeentebelastingen een belangrijke doelstelling blijft die moet worden nagestreefd, wordt ook de fiscale transparantie (om 'verrassingsbelastingen' te voorkomen) een prioriteit.

4. Bereikbaarheid/mobiliteit

- Het is moeilijk om de impact van één bepaald vervoersmiddel op een handelszaak te bepalen. Multimodale bereikbaarheid, zonder hiërarchische indeling en met zoveel mogelijk vervoersmiddelen, ook met de auto, is een troef voor de hele handelswijk ;
- De bundeling van leveringen (aan winkels en klanten), van afvalophalingen, ... kunnen het verkeer in een wijk optimaliseren. Handelaars moeten worden begeleid en ondersteund (invoeren van stimulansen) bij hun initiatieven in die zin ;
- De ontwikkeling van 'mazen' (Good Move) kan de handelswijken meer kansen bieden, op voorwaarde dat de sociaaleconomische impact vooraf goed wordt ingeschat. In ieder geval zou men moeten denken aan beveiligde fietsenstallingen, pakjesverdeelcentra, zones 30, ...

⁹ [A-2013-001-KVM](#)

De representatieve middenstandsorganisaties houden zich ter beschikking van de openbare actoren voor de toekomstige beraadslagingen over en voor de tenuitvoerlegging van het Schema voor handelsontwikkeling.

Bijlage 1 : Mobiliteit in het Memorandum voor de Gemeenteraadsverkiezingen

Mobiliteit is voor ondernemers een basisbehoefte en steeds meer een bron van zorgen. Omwille van de dichtslibbende wegen is dit een groot probleem voor Brusselse KMO's en zelfstandigen.

Multimodale toegang tot de wijken waarborgen

De Kamer van de Middenstand pleit voor toegang tot alle wijken van de gemeente, zo multimodaal als mogelijk, en dit zowel voor de inwoners als voor de ondernemers, werknemers, bezoekers (klanten, toeristen ...) en transporteurs. Multimodale toegang tot een wijk moet worden gezien als een troef. Het volstaat hier niet om een hiërarchie in te bouwen voor de vervoersmiddelen. Dit wil echter niet zeggen dat de inspanningen die een gemeente/gewest doet om het aandeel van het individuele voertuig te verminderen, niet mogen worden voortgezet. Deze aanpak vereist ook een proactieve houding ten overstaan voetgangers (en voor de mensen met beperkte mobiliteit), fietsers, autodelen (parkeerplaatsen, voorkeurstarief), elektrische auto's en fietsen (laadpalen en laadpunten) en, uiteraard, het openbaar vervoer (ontwikkeling van eigen sites, bediening van economische en handelszones, ...).

Voetgangerszones koppelen aan de economische en commerciële ontwikkeling van de wijk

Handelaars en ondernemers kunnen alleen positief staan ten overstaan van de invoering van voetgangerszones wanneer dit de economische activiteit versterkt en leidt tot nieuwe buurtjobs voor de lokale bevolking. Ondernemers klagen echter wanneer er onvoldoende rekening wordt gehouden met de economische belangen of wanneer de doelstellingen van de invoering van voetgangerszones niet duidelijk zijn of wanneer bij dergelijke projecten niet naar hun expertise wordt geluisterd. Zij wijzen erop dat de activiteiten die zij ontplooiën ook medebepalend zijn voor de samenleving (zoals de sfeer die handelszaken met zich meebrengen), dat zij vermaatschappelijking bevorderen (de bewoners van een wijk hebben ook de activiteiten van ondernemingen nodig om er te kunnen wonen), en dat zij zorgen voor werkgelegenheid.

Dat is dan ook de reden waarom **de KvM** voorstander is van gemengde en flexibele voetgangerszones (afbakening, uitsluitend in de zomer, op zaterdagen, ...) die als voordeel hebben dat zij aan verschillend gebruik van de openbare weg kunnen worden aangepast. De inrichting van dit soort van voetgangerszones vereist in ieder geval :

- De organisatie van een voorafgaande raadpleging van de ondernemers zodat deze betrokken worden bij het denkproces ;
- Een voorafgaande impactstudie over, in het bijzonder, de economische aspecten en een lijst van de getroffen ondernemingen ;
- De invoering van oplossingen voor de toegankelijkheidsproblemen om de economische activiteit in de gemeente veilig te stellen ;
- De invoering door de gemeente, na de impactstudie en naar aanleiding van de feedback vanuit het terrein (met inbegrip van de feedback van de organisaties die de belangen van de ondernemers verdedigen), van een proces voor ondersteuning en dynamisering van de winkel en van de ondernemingen in de voetgangerszone ;

- De organisatie van een gemengde zone die niet alleen is voorbehouden voor grote groepen maar die ook rekening houdt met « kleine zelfstandigen ». Hiertoe dient de gemeente zich ertoe te verbinden om middelen te gebruiken (inclusief de gebouwen) om een gemengde aanwezigheid van ondernemingen te promoten ;
- Bijzondere inspanningen van de lokale overheden om de netheid en veiligheid te verbeteren.

Leveringen en logistiek verbeteren

Jammer genoeg is dubbelparkeren bij leveranciers een courante praktijk die een vlot verkeer sterk hindert: de redenen hiervoor zijn dat er onvoldoende leveringszones zijn, dat de stedelijke uitrusting onaangepast is, dat de leveringszones niet worden gerespecteerd.

Zware vrachtwagens hebben het moeilijk in het stedelijk verkeer en zijn niet aangepast aan de voorziene leveringszones, wat de doorstroming op de verkeersassen kan beïnvloeden.

Verder vinden heel wat goederenbewegingen plaats tijdens de werkuren, met andere woorden op een ogenblik waarop er meer personenwagens in het verkeer zijn.

De KvM wil ook dat de gemeenten nadenken over oplossingen voor de laatste (dure) kilometer van de logistieke keten in een stedelijke omgeving. Distributiecentra (DC) in wijken, die ook dienst kunnen doen als opslagruimte voor de lokale handel (e-commerce) zouden een oplossing kunnen zijn. « Reverse logistics » zou een andere oplossing kunnen zijn. De mogelijkheid om 's morgens zeer vroeg of 's avonds laat ('s nachts) te leveren is nog een oplossing. In deze context kunnen IT- en technologische oplossingen nuttig zijn.

De KvM wenst bijgevolg :

- Specifieke zones te voorzien voor het leveren/ophalen van goederen ;
- Uren te voorzien voor het leveren/ophalen van goederen ;
- Stedelijke distributiecentra te voorzien op lokaal of wijkniveau ;
- De maatregelen te versterken om ondernemingen rond leveringen en de controle ervan te sensibiliseren ;
- Voldoende brede fietspaden te voorzien zodat cargofietsen er gebruik van kunnen maken.