
INITIATIEFADVIES

De mobiliteitskeuzes van de Brusselse ondernemers en zelfstandigen: welke oplossingen?

Advies behandeld door

Brupartners - Zelfstandige Ondernemers

Advies behandeld op

10 november 2022

Advies aangenomen op

22 december 2022

Inleiding

Mobiliteit in het Brussels Gewest is ongetwijfeld een belangrijke actuele en toekomstige uitdaging, niet alleen op politiek vlak maar ook op economisch, milieu-, sociaal, gezondheids- en energievlak.

Om de klimaatproblemen van onze tijd aan te pakken en aan de eisen van de Overeenkomst van Parijs te voldoen, heeft de Europese Unie haar 'Green Deal' aangenomen¹, inclusief een 'Fit for 55'-pakket, dat een reeks maatregelen bevat om tegen 2030 de netto-uitstoot met ten minste 55% te verminderen ten opzichte van 1990 en om tegen 2050 het eerste klimaatneutrale continent te worden².

Om de verbintenissen van de Overeenkomst van Parijs na te komen en de 'Green Deal' na te leven, heeft de federale regering een langetermijnstrategie³ aangenomen, die gebaseerd is op de gewestelijke strategieën. Het federale niveau heeft geen eigen procentuele reductiedoelstelling, aangezien alle Belgische broeikasgasemissies onder de emissies van de gewesten vallen. Er kunnen echter een aantal strategische maatregelen en concrete hefboomen worden ontwikkeld om de transitie vanuit het federale niveau te ondersteunen. De federale regering heeft onder meer ingestemd met de fiscale hervorming van het bedrijfswagenpark⁴. Zo zullen vanaf 2026 alleen bedrijfswagens zonder koolstofuitstoot 100% aftrekbaar zijn. De federale regering belooft ook te zorgen voor een efficiënt spoorwegnet om het aandeel van het spoor in het personen- en goederenvervoer te vergroten. De continuïteit van de energievoorziening en de kernuitstap (gepland voor 2036) is ook een centrale politieke kwestie die onder de federale bevoegdheid valt.

In het Brusselse Gewest werden verschillende initiatieven gelanceerd om de klimaatdoelstellingen van de Overeenkomst van Parijs te halen. Deze initiatieven veranderen de mobiliteit in het gewest ingrijpend. Dit initiatiefadvies heeft voornamelijk betrekking op het Good Move-plan⁵ (snelheidsbeperking van 30 km/u, kilometerheffing, mobiliteitsbudget, enz.) en de invoering van een lage-emissiezone (LEZ) in het Brussels Gewest⁶. Deze lage-emissiezone impliceert een geleidelijk verbod op het gebruik van voertuigen met thermische verbranding (tegen 2035 voor auto's).

¹ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Europese Raad, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, "[De Europese Green Deal](#)", Brussel, 11 december 2019, COM(2019) 640 definitief.



































² Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Europese Raad, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, "[Fit for 55: het EU-klimaatstreefdoel voor 2030 bereiken op weg naar klimaatneutraliteit](#)", Brussel, 14 juli 2021, COM(2021) 550 definitief.

³ [Belgische langetermijnstrategie](#), 11 februari 2020.

⁴ Wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit (BS, 3 december 2021).

⁵ [Good Move-plan](#), Gewestelijk mobiliteitsplan 2020-2030, strategisch en operationeel plan.

⁶ [Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone](#) (BS, 2 februari 2018).

Carburant	2025	2028	2030	2033	2035	2036	
 Volture (M1) Camionnette N1, classe I	Diesel/hybride	Euro 6	Euro 6d				
	Essence/hybride/ LPG/CNG	Euro 3	Euro 4	Euro 6d	Euro 6d		
 BUS M3, classe I, II, A	Diesel/hybride	Euro VI	Euro VI d	Euro VI d	Euro VI d	Euro VI d	
	Essence/hybride/ LPG/CNG	Euro III	Euro V	Euro VI d	Euro VI d	Euro VI d	
 Autocar M3 classe III, B	Diesel/hybride	Euro VI	Euro VI	Euro VI d	Euro VI d	Euro VI e	Euro VI e
	Essence/hybride/ LPG/CNG	Euro III	Euro IV	Euro VI d	Euro VI d	Euro VI e	Euro VI e
 Mobylettes (L1-L2)	Diesel						
	Essence/ LPG/CNG	Euro 5					
	Diesel						
	Essence/ LPG/CNG	Euro 3*	Euro 4	Euro 5	Euro 5		
 Poids lourd (N2-N3)	Diesel/hybride	Euro 6	Euro 6d-temp	Euro 6d			
	Essence/hybride/ LPG/CNG	Euro 3	Euro 4	Euro 6d	Euro 6d		
	Diesel/hybride	Euro VI	Euro VI	Euro VI d	Euro VI d	Euro VI e**	Euro VI e**
	Essence/hybride/ LPG/CNG	Euro III	Euro IV	Euro VI d	Euro VI d	Euro VI e**	Euro VI e**

Politique existante
 Nouvelle politique
 Les véhicules fonctionnant avec ce carburant ne sont plus autorisés

*uniquement pour L3, L4, L5
 **uniquement pour N2 dont la masse réf. > 2650kg et les N3

Figuur 1: Agenda van de Brusselse lage-emissiezone (LEZ)

Wat zijn, gelet op deze nieuwe regelgevingen en het ambitieuze tijdschema voor de tenuitvoerlegging ervan, de meest geschikte mobiliteitsoplossingen voor Brusselse ondernemers en zelfstandigen? Dat is de kern van dit initiatiefadvies.

Om zijn werkzaamheden te onderbouwen heeft **Brupartners - Zelfstandige Ondernemers** hoorzittingen gehouden met deskundigen op het gebied van elektrische mobiliteit.

Tijdens zijn plenaire vergadering van 22 september 2022 heeft **Brupartners – Zelfstandige Ondernemers** de heer Nicolas Spilleboudt (Hoofd Groene Mobiliteit bij Sibelga, distributienetbeheerder voor elektriciteit en aardgas voor de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest), de heer Jochen De Smet (verantwoordelijke van EnergyDrive, dochteronderneming van EnergyVision), de heer Philippe Gheeraert (Senior Mobility Adviser bij Traxio, de federatie van de mobiliteitssector) en de heer Olivier Fossion (Business Manager, Iveco Benelux) gehoord.

Tijdens een vergadering van de Commissie Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening van Brupartners op 5 oktober 2022 – waarvoor Brupartners - Zelfstandige Ondernemers was uitgenodigd – presenteerde mevrouw Joke Beel (Program Manager MaaS & New Forms of Mobility) het proefproject van het MaaS-platform (Mobility as a Service) dat door de MIVB, op vraag van de Brusselse regering, wordt ontwikkeld.

Op basis van deze hoorzittingen en presentaties besloot **Brupartners - Zelfstandige Ondernemers** dit initiatiefadvies voor te bereiden, met daarin een aantal bevindingen, specifieke beschouwingen betreffende de mobiliteit van ondernemers en zelfstandigen en een aantal aanbevelingen aan de Brusselse regering.

1. Bevindingen

1.1 Inaanmerkingneming van een globale context

De kwestie van de mobiliteitsoplossingen voor Brusselse ondernemers en zelfstandigen dient gesitueerd te worden in de bredere context van de energiecrisis.

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers stelt vast dat kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) en zelfstandigen met dezelfde problemen kampen als particuliere consumenten die hun koopkracht zien afnemen door de inflatie en de stijgende energie- en brandstofprijzen. Brusselse ondernemers en zelfstandigen hebben het crisis na crisis zwaar te verduren. De gezondheids crisis is nauwelijks onder controle of er staat al een geopolitieke en energiecrisis voor de deur. In maart 2022 startte **Brupartners – Zelfstandige Ondernemers** de achtste golf van zijn halfjaarlijkse Barometer over de economische vooruitzichten van de zelfstandigen en kmo's in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met een focus op de energiekosten en de gevolgen van de oorlog in Oekraïne. In het verslag over de resultaten van deze enquête⁷ geeft twee derde van de ondernemers die de vragenlijst hebben beantwoord aan dat de rentabiliteit van hun onderneming gedaald is. Volgens 81% van hen is dat voornamelijk het gevolg van de stijgende energiekosten. 52% van de ondernemers rekent de stijgende energie- en grondstofprijzen al door – of is van plan dit te doen – aan de klanten.

1.2 Mobiliteitsplannen en toegankelijkheid van ondernemingen

Terwijl het Good Move plan voor sommige ondernemers of sectoren (levering, catering, enz.) een bedreiging vormt, kan het voor anderen een uitdaging of een kans zijn om de organisatie van hun onderneming te hertekenen of hun gedrag aan te passen aan deze veranderingen.

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers merkt ook op dat de Brusselse ondernemers en zelfstandigen het uiterst belangrijk vinden dat de verschillende commerciële structuren en handelszaken goed toegankelijk zijn voor leveranciers en klanten.

Hoewel veel ondernemers en zelfstandigen nadenken over andere mobiliteitsoplossingen, blijft de wagen in het Brussels Gewest voor ondernemers het meest efficiënte vervoersmiddel. Volgens een studie van Brussel Mobiliteit uit 2019 “zijn het de zelfstandigen die bij uitstek de auto als vervoermiddel gebruiken (71,4%) om naar hun werk te gaan, hoewel ze vaker thuis werken”⁸. Sommige ondernemers en zelfstandigen geven namelijk om pragmatische redenen de voorkeur aan de auto. Anderen kiezen voor de auto als moeilijk vervangbare logistieke oplossing.

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers stelt ook vast dat de regering in haar ontwerp van nieuwe stedenbouwkundige verordening ‘schuine’ parkeerplaatsen wil afschaffen en parkeren voor beschermde gebouwen wil verbieden⁹. **Brupartners – Zelfstandige Ondernemers** vreest dat deze

⁷ Brupartners - Zelfstandige ondernemers, [Verslag van de halfjaarlijkse barometer over de economische vooruitzichten van de zelfstandigen en kmo's van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest](#), Golf 8 (maart-april 2022), Focus op energiekosten en oorlog in Oekraïne.

⁸ Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit, Analyse van de woon-werk en woon-schoolverplaatsingen met betrekking tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, n°6, 2019, p. 122.

⁹ [Ontwerp van Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening \(GSV\)](#), artikel 15.

nieuwe bepalingen het aantal parkeerplaatsen in het Brussels Gewest verder zullen beperken en ondernemingen nog minder goed bereikbaar zullen maken.

1.3 Bedenkingen bij elektrische voertuigen

In het licht van het bovenstaande en van de geleidelijke en snelle invoering van de LEZ-normen, zullen ondernemers en zelfstandigen hun voertuigen gaandeweg moeten vervangen door elektrische modellen. **Brupartners – Zelfstandige Ondernemers** stelt vast dat die ondernemers en zelfstandigen als het om elektrische voertuigen gaat vaak dezelfde vragen en twijfels hebben als particulieren.

Brupartners – Onafhankelijke Ondernemers plaatst kanttekeningen bij de beschikbaarheid van elektrische oplaadpalen. Sibelga moet er, in opdracht van de Brusselse regering, voor zorgen dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegen 2035 over elfduizend van zulke laadstations beschikt. Het betreft toegankelijke laadstations op de openbare weg voor bewoners die niet de mogelijkheid hebben om hun wagen privé op te laden. Voor elk laadstation wordt in een standaardparkeerplaats (6 meter) voorzien.

In 2021 heeft TotalEnergies vierhonderd laadstations (achthonderd oplaadpunten) geïnstalleerd. In 2022 heeft EnergyDrive (dochteronderneming van EnergyVision die de overheidsopdracht voor de installatie van de laadstations toegekend kreeg) bijna tweehonderdvijftig laadstations (vijfhonderd oplaadpunten) geïnstalleerd. Momenteel heeft iedere Brusselaar binnen een straal van tweehonderdvijftig meter van zijn woning gemiddeld één laadstation ter beschikking. Bedoeling is dat tegen eind 2023 iedere Brusselaar binnen een straal van honderdvijftig meter van zijn woning gemiddeld één laadstation ter beschikking heeft. Sibelga heeft trouwens een aanbesteding uitgeschreven voor een derde overheidsopdracht voor de installatie van zevenhonderd tot duizend laadstations in de loop van 2023.

Op basis van de hoorzittingen in het kader van zijn werkzaamheden stelt **Brupartners – Zelfstandige Ondernemers** vast dat Sibelga bij de uitrol van deze laadstations soms wordt geconfronteerd met een zekere terughoudendheid van de Brusselse gemeenten, die vrezen dat het aantal standaardparkeerplaatsen zal afnemen ten voordele van parkeerplaatsen met een oplaadpunt. De omzetting van de gewestelijke visie naar het gemeentelijke niveau stuit soms op het verschil in politieke meerderheden en/of op de sociaal-economische realiteit die per gemeente verschilt en andere behoeften met zich meebrengt.

Naast problemen met de laadinfrastructuur stelt **Brupartners – Zelfstandige Ondernemers** vast dat er problemen zijn met de beschikbaarheid van elektrische voertuigen en met name met de beschikbaarheid van utilitaire voertuigen (bestelwagens). Autofabrikanten stemmen hun aanbod aan elektrische utilitaire voertuigen geleidelijk aan meer af op de behoeften van de markt. De situatie is ten goede aan het veranderen, hoewel het nog zal duren voordat dit soort voertuigen op de markt beschikbaar is tegen een prijs die kan concurreren met verbrandingsvoertuigen en die voor de meeste ondernemers en zelfstandigen betaalbaar is, of zelfs het bedrijfsplan herzien om de toegenomen kosten te verwerken of een aangepaste modus operandi te organiseren..

Dit is een belangrijk punt, aangezien het aantal bestelwagens op de Brusselse wegen sterk is toegenomen, voornamelijk door de groei van de elektronische handel en de invoering van de

kilometerheffing voor vrachtwagens¹⁰. In 2019 bleek uit cijfers van Brussel Mobiliteit dat het aantal utilitaire voertuigen in vijf jaar tijd (2014-2019) met 10 à 15% gestegen was. In 2012 maakten bestelwagens 6% van de voertuigen uit; momenteel nemen ze tussen 9 en 10% van de Brusselse parkeerplaatsen in beslag¹¹.

1.4 Logistiek

Meer in het algemeen stelt **Brupartners – Zelfstandige Ondernemers** vast dat het model voor het goederenvervoer in Brussel aan het veranderen is. De regering wil het verkeer van vrachtwagens en bestelwagens in het gewest beperken (hoofdzakelijk leveringen) om de hoofdstad te ontlasten. Zij wil met name het verkeer van voertuigen voor goederenvervoer in en naar de stad verminderen en optimaliseren en een modale verschuiving van de weg naar de waterweg en het spoor aanmoedigen, waarbij voor het resterende traject (laatste kilometer) milieuvriendelijkere voertuigen worden gebruikt (bakfietsen, elektrische voertuigen, enz.)¹². **Brupartners – Onafhankelijke Zelfstandigen** wijst in dit verband op de beschouwingen die **Brupartners** heeft geformuleerd over het ontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan Good Move:

*“Wat de logistieke aspecten betreft, wijst **de Raad** met name op de samenhang die met name met het Industrieel Plan en het GBP moet worden verzekerd. (...) Het is ook belangrijk om te voorzien in speciale logistieke zones in de buurt van het kanaal en de stedelijke industriegebieden.*

[...]

*Tot slot, benadrukt **de Raad** dat bij het ontwerp van nieuwe stedenbouwkundige projecten (nieuwe wijken, nieuwe economische zones, enz.) van meet af aan rekening moet worden gehouden met logistieke aspecten. Er moet rekening worden gehouden met en ruimte worden voorbehouden voor de ontwikkeling ervan. »¹³.*

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers merkt op dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nog niet klaar is voor een dergelijke verandering van het goederenvervoermodel. Bovendien zal die verandering extra kosten voor ondernemers en zelfstandigen met zich meebrengen. Ze zullen over een opslagplaats aan de rand van het gewest moeten beschikken waar vrachtwagens, binnenschepen of treinen de goederen naartoe kunnen vervoeren, goederen die vervolgens met elektrische bestelwagens verder binnen het gewest moeten worden verdeeld. Die ontwikkeling zal ook extra kosten meebrengen voor het gewest, dat in voldoende infrastructuur zal moeten voorzien om dit model mogelijk te maken. **Brupartners – Zelfstandige Ondernemers** twijfelt daarom aan de logistieke en financiële haalbaarheid van een dergelijk model op korte termijn.

Bovendien onderstreept **Brupartners – Zelfstandige Ondernemers** het belang van de haven van Brussel en haar toegankelijkheid voor het Brussels Gewest. Het is belangrijk dat de regering bij de

¹⁰ Belgische automobiel- en tweewielerfederatie (FEBIAC), [Jaarverslag 2018](#), ter gelegenheid van de algemene vergadering van 19 juni 2019, p. 18

¹¹ BX1, “[Le commerce en ligne multiplie les camionnettes dans les rues de Bruxelles](#)”, 2 januari 2019.

¹² [Good Move-plan](#), Gewestelijk mobiliteitsplan 2020-2030, strategisch en operationeel plan, p. 106-107.

¹³ [A-2019-069-ESR](#).

ontwikkeling van haar mobiliteitsbeleid en van de logistieke toegang tot het Gewest bijzondere aandacht besteedt aan de haven van Brussel.

1.5 Verschillende behoeften van ondernemers en zelfstandigen

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers wijst erop dat elke activiteitensector andere mobiliteitsbehoeften heeft, wat de keuze voor sommige ondernemers en zelfstandigen nog moeilijker maakt. Het is moeilijk om hun verplaatsingspraktijken in één model te gieten, aangezien die praktijken vaak afhangen van de plaats van de activiteit, het soort activiteit, de beschikbaarheid van vervoer, persoonlijke overtuigingen, enz. Zo hebben sommige ondernemers en zelfstandigen gereedschapsvoertuigen nodig, terwijl andere bijvoorbeeld koelwagens nodig hebben.

Hoewel de auto voor zelfstandigen het belangrijkste vervoermiddel blijft voor woon-werkverplaatsingen (zie hierboven), zoeken velen naar alternatieven. Voor sommige sectoren lijkt telewerk een pasklare oplossing. Daar tegenover staat dat telewerk uiteraard niet gebruikt kan worden voor activiteiten die interventies bij de klant vereisen en dat de stijgende energieprijzen voor particulieren telewerken minder aantrekkelijk maken.

2. Bijzondere beschouwingen en aanbevelingen

Brupartners – Zelfstandige ondernemers wil daarom graag een aantal beschouwingen en aanbevelingen formuleren in verband met de economische situatie, de investering die de aankoop van (een) elektrisch(e) voertuig(en) voor kmo's en zelfstandigen met zich meebrengt, de beschikbaarheid van elektrische voertuigen die zijn aangepast aan de activiteiten van die kmo's en zelfstandigen en het voorhanden zijn van geschikte infrastructuren (voldoende laadstations, parkeerplaatsen), de fiscale regelgeving en, ten slotte, de ontwikkeling en bevordering van efficiënte alternatieven voor de auto voor de verplaatsingen van ondernemers en zelfstandigen.

2.1 Economische situatie

Brupartners - Zelfstandige Ondernemers wijst erop dat, gezien de coronacrisis die amper achter de rug is en in het licht van de huidige energiecrisis en de daarmee gepaard gaande inflatie, kmo's en zelfstandigen het uiterst moeilijk hebben om de excessieve toename van de energieprijzen en de stijging van de lonen en grondstofkosten te dragen.

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers maakt de Brusselse regering er daarom op attent dat, tegen de achtergrond van de huidige energiecrisis, de aankoop van een elektrisch voertuig voor zelfstandigen en kmo's een aanzienlijke investering betekent. De meeste van hen beschikken niet over voldoende middelen om te investeren in nieuwe elektrische utilitaire voertuigen. Dat is althans niet hun prioriteit, aangezien zij in de eerste plaats als bedrijf proberen te overleven.

Voorts wordt wie het zich wel kan veroorloven om in elektrische voertuigen te investeren nog altijd geconfronteerd met een heleboel praktische problemen. **Brupartners – Zelfstandige Ondernemers** uit met name zijn bezorgdheid over de beschikbaarheid van laadstations, het bestaan van voertuigen die aangepast zijn aan de verschillende behoeften van elke ondernemer, en de gewoonteverandering die gepaard gaat met de overstap van een verbrandingsvoertuig naar een elektrisch voertuig.

In de huidige context vraagt **Brupartners – Zelfstandige Ondernemers** zich bovendien af wat de impact is van de verschillende mobiliteitsmaatregelen van de regering (Good Move-plan, LEZ, enz.) op de infragewestelijke (binnen Brussel) en intergewestelijke (van/naar Brussel) bedrijfsmigratie. Volgens de Focus van het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA) van oktober 2022¹⁴ moet het belang van het verschijnsel bedrijfsmigratie worden gerelativeerd. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest blijft een bevoorrechte plaats van herkomst of bestemming voor Belgische bedrijven. Tussen 2009 en 2020 is het aantal maatschappelijke zetels dat het Brussels Gewest verlaten heeft (245 bedrijven) echter groter dan het aantal maatschappelijke zetels dat naar het Gewest is gekomen (175 bedrijven). Bovendien vinden de meeste verhuizingen van maatschappelijke zetels in verband met het Brussels Gewest plaats binnen het Brussels Gewest, vaak ten voordele van de gemeenten in de rand¹⁵.

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers wijst er ook op dat de LEZ-agenda in een verbod op dieselscooters voorziet tegen 2025 (diesel), en op benzinescooters tegen 2028. Momenteel worden echter veel leveringen gedaan met scooters. **Brupartners – Zelfstandige ondernemers** maakt de regering er daarom op attent dat het belangrijk is dat er geloofwaardige en toegankelijke alternatieven worden ontwikkeld voor verplaatsingen en leveringen met scooters.

Aanbeveling nr. 1: Kmo's en zelfstandigen meer steun verlenen voor de aankoop van elektrische utilitaire voertuigen of de aanpassing van hun mobiliteitsgewoonten.

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers benadrukt dat er beter gecommuniceerd moet worden over de bestaande premies, en in het bijzonder over de LEZ-premie van maximaal € 15.000 voor wie een elektrisch utilitair voertuig of een utilitair voertuig op benzine leaset of koopt. Bovendien is het, in het licht van de sociaal-economische context, aangewezen dat het maximumbedrag van die premie wordt verhoogd.

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers vraagt dat de regering aanvullende maatregelen zou nemen (naast de LEZ-premie en de CairgoBike-premie) of structurele steun- en begeleidingsmechanismen ten behoeve van kmo's en zelfstandigen zou ontwikkelen, zodat ze elektrische utilitaire voertuigen kunnen aanschaffen of hun mobiliteitsgewoonten kunnen aanpassen.

Brupartners – Onafhankelijke Ondernemers wijst in dit verband op de beschouwingen die Brupartners heeft geformuleerd in zijn adviezen over de invoering van een lage-emissiezone (LEZ):

“Brupartners vraagt dat aandacht zou worden besteed aan de ondersteuning van diegenen die in het bijzonder door de LEZ kunnen worden getroffen en die daarom een specifieke ondersteuning nodig zouden kunnen hebben. Als voorbeeld noemen wij:

(...)

- *Economische actoren die zich met individuele voertuigen moeten verplaatsen (met name omwille van de frequentie van de verplaatsingen of het type en de grootte van materiaal dat vervoerd moet worden), maar die over beperkte investeringscapaciteiten beschikken”¹⁶*

¹⁴ BISA, [“De gevolgen van de migratie van Belgische ondernemingen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest”](#), Focus nr. 54.

¹⁵ BISA, [“Welke ondernemingen vestigen zich in of verlaten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?”](#), Focus nr. 55.

¹⁶ [A-2021-063-BRUPARTNERS](#) en [A-2022-018-BRUPARTNERS](#).

Aanbeveling nr. 2: Het gebruik van “tweewielers” bij de Brusselse ondernemers en zelfstandigen bevorderen en sensibiliseren

Daarnaast vraagt **Brupartners – Zelfstandige Ondernemers** dat premies toegekend zouden worden voor de aankoop van elektrische scooters, die een interessant alternatief kunnen zijn voor onder meer levering. In dit verband beveelt **Brupartners – Zelfstandige Ondernemers** de Brusselse regering aan om er bij de federale regering voor te pleiten de stimulansen voor de aankoop van elektrische fietsen en scooters uit te breiden, bijvoorbeeld via het cafetariaplan.

Ten slotte roept **Brupartners – Zelfstandige Ondernemers** de regering op om het gebruik van elektrische scooters, elektrische fietsen en bakfietsen, zelfs op occasionele of seizoensbasis, door Brusselse ondernemers en zelfstandigen te promoten, te sensibiliseren en de voordelen ervan aan te tonen.

Aanbeveling nr. 3: De impact evalueren van het mobiliteitsbeleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op de migratie van ondernemingen van/naar Brussel

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers beveelt de regering aan om te evalueren wat de impact van haar mobiliteitsbeleid is op de infragewestelijke en intergewestelijke bedrijfsmigraties die betrekking hebben op het Brussels Gewest.

2.2 Beschikbaarheid van voertuigen

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers uit zijn bezorgdheid over de beschikbaarheid van elektrische voertuigen en de vertragingen in de levering als gevolg van de coronapandemie en de oorlog in Oekraïne. Gemiddeld duurt het negen maanden voordat een nieuwe levering aankomt¹⁷. Die vertragingen hebben de Brusselse autoriteiten ertoe aangezet de waarschuwingsperiode voor eigenaars van EURO 4-dieselvoertuigen van 31 maart 2022 te verlengen tot 30 juni 2022. Tot 1 juli 2022 zullen dus geen boetes opgelegd worden.¹⁸ Bovendien kunnen eigenaars van EURO 4-voertuigen altijd een administratief verzoek indienen om in de LEZ te rijden. Ze doen dit door een afwijkingsformulier in te vullen vergezeld van een kopie van de bestelbon van het nieuwe voertuig om de vertraging in de levering te rechtvaardigen. Als het verzoek wordt ingewilligd, is het geldig tot 31 december 2022¹⁹.

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers juicht dit soort afwijkingen toe en hoopt dat in de toekomst andere uitzonderingen zullen worden gemaakt om rekening te houden met de economische situatie.

Bovendien plaatst **Brupartners – Zelfstandige Ondernemers** vraagtekens bij de autonomie van elektrische voertuigen en bij de snelheid waarmee de technologieën worden ontwikkeld in relatie tot de behoeften van ondernemers en nieuwe regelgeving. Momenteel bestaan er elektrische utilitaire voertuigen met een bereik van vierhonderd kilometer, wat ruimschoots voldoende is voor verplaatsingen binnen de stad. **Brupartners – Zelfstandige Ondernemers** maakt zich zorgen over de

¹⁷ Vincent Hayez, “[Retards de livraison : quelles solutions pour mon parc automobile ?](#)”, *Touring Blog*, 20 april 2022. Zie ook Julien Bosseler, “[Délai de livraison des voitures neuves : jusqu’à un an d’attente pour les modèles les plus populaires \(infographie\)](#)”, *Le Soir*, 3 mei 2022.

¹⁸ Leefmilieu Brussel, “[LEZ: verlenging van de overgangperiode voor diesel Euro 4 tot 30 juni](#)”, 28 maart 2022.

¹⁹ Informatie op de website over de LEZ: <https://lez.brussels/mytax/>

prijs van deze voertuigen en hun toekomstige beschikbaarheid. Het aanbod bestaat, maar is nog altijd erg beperkt (zie punt 1).

Aanbeveling nr. 4: De agenda van de LEZ herzien

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers beveelt aan om de agenda van de LEZ te herzien om rekening te houden met de huidige levertijden voor nieuwe voertuigen en met de variabele afschrijvingsperioden (variërend van 2 tot 7 jaar of zelfs meer). Het zou ook een goed idee zijn om de termijn van 31 december die voor de meeste stappen van de LEZ-agenda geldt, te verschuiven, aangezien voertuigen meestal in januari worden besteld (na het autosalon).

Aanbeveling nr. 5: Kiezen voor technologische neutraliteit

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers moedigt de regering aan tot technologische neutraliteit. Het benadrukt dat de gebruiker en de consument centraal moeten staan. Elektrische mobiliteit is wellicht niet de enige oplossing. Er zijn andere oplossingen, zoals waterstofvoertuigen of hybride voertuigen.

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers roept de regering ook op om gebruikers van hybride voertuigen ertoe aan te zetten om in stedelijke gebieden maximaal gebruik te maken van de elektrische motor.

2.3 Energievoorziening en ontwikkeling van de infrastructuur

Uit de tijdens de hoorzittingen verstrekte informatie maakt **Brupartners – Onafhankelijke Ondernemers** op dat het elektriciteitsdistributienet voldoende zwaar is om de laadstations van energie te voorzien. Wat betreft het laagspanningsnet waarop woningen en laadstations op de openbare weg zijn aangesloten, wijzen berekeningen op een reservecapaciteit van 30%. Dat wil zeggen dat dit net in de huidige situatie 30% van de omschakeling van verbrandingsvoertuigen naar elektrische voertuigen kan ondersteunen. Sibelga maakt zich dus niet veel zorgen en houdt bij de uitrol van zijn netwerk rekening met de doelstellingen om het Brusselse wagenpark te ‘vergroenen’. Er zullen dan ook de nodige investeringen worden gedaan om dit alles te ondersteunen.

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers plaatst niettemin vraagtekens bij het aandeel niet-fossiele energie dat voor deze oplaadstations wordt gebruikt en bij de mogelijkheid om een betaalbare prijs per kilowattuur te handhaven voor particuliere en professionele gebruikers die hun voertuigen willen opladen.

In het licht van bovenstaande vaststellingen (zie punt 1) is **Brupartners – Zelfstandige Ondernemers** echter van mening dat de ambities van de regering met betrekking tot de plaatsing van laadstations in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet volstaan. De behoefte aan openbare infrastructuur blijft groot. Er moeten toegankelijke laadstations op de openbare weg geïnstalleerd worden, zoveel is zeker, maar het gaat om een tijdelijke oplossing. **Brupartners – Zelfstandige Ondernemers** is van oordeel dat op termijn moet worden nagedacht over de installatie van multimodale hubs, inclusief in de stad, om vrachtwagens, bussen, particuliere voertuigen, enz. van energie te voorzien.

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers uit ook zijn bezorgdheid over de beschikbaarheid van voldoende laadstations die geschikt zijn voor elektrische utilitaire voertuigen.

Aanbeveling nr. 6: In voldoende betaalbare laadstations voor niet-fossiele energie voorzien

Gezien de wil van de regering om de elektrificatie van de automobility verplicht te stellen voor particulieren en professionals en hen te vragen te investeren in nieuwe voertuigen, is **Brupartners – Zelfstandige Ondernemers** van oordeel dat het de verantwoordelijkheid van de overheid is om er op haar beurt voor te zorgen dat er voldoende energie beschikbaar is tegen een betaalbare prijs en dat deze energie zo hernieuwbaar mogelijk is (niet-fossiel).

Aanbeveling nr. 7: Op middellange tot lange termijn in de installatie van multimodale hubs en ultrasnelle laadstations voorzien

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers vraagt de regering om reeds na te denken over de installatie van multimodale hubs, stedelijke distributiecentra (SDC) in de autoluwe wijken en ultrasnelle laadstations in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Toegankelijke laadstations op de openbare weg mogen niet de enige openbare infrastructuur zijn in het streven om tegen 2035 volledig af te stappen van verbrandingsvoertuigen²⁰.

2.4 Impact van fiscale regelgeving op de mobiliteitskeuzes van ondernemers en zelfstandigen

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers is van oordeel dat het voor ondernemers en zelfstandigen moeilijk is om de juiste voertuigkeuze te maken door het gebrek aan een stabiele fiscale regelgeving voor bedrijfswagens.

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers stelt vast dat het SmartMove-project een intelligente kilometerheffing op basis van het gebruik wil invoeren. De voorgestelde heffing is gebaseerd op de afgelegde afstand, maar ook op het tijdstip van de dag (daluren/peikuren) en het vermogen van het betrokken voertuig. Hoewel het overleg met het Waalse en Vlaamse Gewest geen concrete resultaten heeft opgeleverd, wordt de voorgestelde kilometerheffing niet begraven en wordt ze in het najaar van 2022 getest.

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers is van oordeel dat dit, gezien de economische crisis, nog niet het juiste moment is om deze kilometerheffing in te voeren. Bovendien dreigt de invoering van zulke heffing zonder voorafgaand akkoord van de twee andere gewesten tot een concurrentie tussen de gewesten te leiden en ten koste te gaan van de aantrekkingskracht van het Brusselse Gewest.

Aanbeveling nr. 8: In samenwerking met de federale regering zorgen voor een coherente autofiscaliteit en die duidelijk communiceren naar ondernemers en zelfstandigen

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers dringt aan op een goede coördinatie tussen de federale regering en de gewestelijke overheden (Waals, Vlaams en Brussels) op het vlak van autofiscaliteit en op het belang van een duidelijke communicatie naar kmo's en zelfstandigen.

²⁰ In dit verband sluit **Brupartners – Zelfstandige Ondernemers** zich aan bij de beschouwingen die **Brupartners** heeft geformuleerd in zijn advies over het voorontwerp van ordonnantie met betrekking tot de elektromobility en tot diverse bepalingen inzake de steunmaatregelen in het kader van de uitvoering van de lage-emissiezone ([A-2022-018-BRUPARTNERS](#)).

Aanbeveling nr. 9: De invoering van de kilometerheffing uitstellen gezien de huidige sociaal-economische context en gezien het feit dat niet is voldaan aan de voorwaarden voor succes

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers wijst op en sluit zich aan bij de beschouwingen die Brupartners heeft geformuleerd met betrekking tot de invoering van deze kilometerheffing. In zijn adviezen over het Good²¹ Move-plan en het SmartMove-project²² somt Brupartners de volgende succesvoorwaarden voor de invoering van een dergelijke heffing op:

- De heffing moet slim zijn;
- Voor de heffing moet een intergewestelijk akkoord worden gesloten;
- De heffing moet een tax shift vormen;
- De heffing moet gepaard gaan met een uitbreiding van het aanbod van openbaarvervoeralternatieven en de aanleg van transitparkings;
- De heffing moet rekening houden met de sociaal-economische gevolgen;
- De heffing moet ook gelden voor in het buitenland geregistreerde voertuigen.

Het is duidelijk dat in de huidige situatie niet aan deze voorwaarden voor succes wordt voldaan.

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers betreurt dit en roept de Brusselse regering op om de dialoog met de twee andere gewesten voort te zetten en het aanbod van openbaarvervoeralternatieven te ontwikkelen en te vergroten alvorens die kilometerheffing in te voeren.

In het licht van de huidige crisis dringt **Brupartners – Zelfstandige Ondernemers** er ten slotte bij de regering op aan de belastingdruk voor kmo's en zelfstandigen niet te verhogen.

2.5 Noodzaak om andere alternatieven te ontwikkelen en te bevorderen

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers maakt de regering erop attent dat het belangrijk is om efficiënte alternatieven voor de individuele auto te ontwikkelen en te bevorderen (multimodaliteit, MaaS, meer aanbod van openbaar vervoer, enz.).

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers vindt dat het aan de overheid is om ervoor te zorgen dat de hele bevolking toegang heeft tot een coherente en veilige wegeninfrastructuur die een vlot verkeer mogelijk maakt (wegen en tunnels). Bovendien moet het Brussels Gewest een voldoende groot aanbod van openbaar vervoer kunnen garanderen, zodat het een geloofwaardig alternatief voor het autovervoer kan zijn.

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers verwelkomt de lancering van het MaaS-platform die gepland staat voor mei 2023. Om het succes van deze applicatie te verzekeren, acht Brupartners – Zelfstandige Ondernemers het noodzakelijk om een beroep te doen op partners uit de automobielsector (parking.brussels, laadstationbedrijven, verkeersbegeleidings- en verkeersinformatietoepassingen, enz.).

²¹ [A-2019-069-ESR](#).

²² [A-2021-004-BRUPARTNERS](#).

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers stelt op basis van een recente studie van SD Worx²³ vast dat slechts 8% van de Brusselse kmo's het mobiliteitsbudget wil instellen dat is ingevoerd door de wet van 17 maart 2019²⁴.

Aanbeveling nr. 10: Zorgen voor een coherente en veilige wegeninfrastructuur voor alle gebruikers

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers wijst op en sluit zich aan bij verschillende aanbevelingen van Brupartners betreffende mobiliteit en vervoersinfrastructuur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

*"De Raad vraagt de gewestelijke regering dat zij de mobiliteitsproblematiek (en in het bijzonder de huidige problematiek van de Brusselse tunnels en hun toekomst) zou aanpakken via een globale visie, vertaald in een begroot en gepland Masterplan"*²⁵.

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers wijst er in het bijzonder op dat hierover overleg gevoerd moet worden, vooral wanneer er grote wijzigingen aangebracht moeten worden in een structurende wegverbinding.

Met betrekking tot tunnels wijst **Brupartners – Zelfstandige Ondernemers** erop dat het in het kader van de coördinatie van de bouwplaatsen van essentieel belang is dat de regering met betrekking tot de exploitatie van autotunnels een globale visie hanteert die in overeenstemming is met die van de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg²⁶.

Aanbeveling nr. 11: De MaaS-applicatie snel ontwikkelen en er een dienst voor het online aankopen van vervoersbewijzen in opnemen

Brupartners - Zelfstandige Ondernemers vraagt dat de MaaS-applicatie snel beschikbaar zou zijn en dat het zou voorzien in een zo ruim mogelijke functionaliteit, zowel wat betreft het ticketsysteem (inclusief de mogelijkheid om online een vervoerbewijs te kopen en dit te ontwaarden aan de deurtjes van de metro, bus of tram) als de aangeboden diensten.

Aanbeveling nr. 12: Het mobiliteitsbudget vereenvoudigen en het promoten bij Brusselse kmo's

Brupartners – Zelfstandige Ondernemers vraagt de Brusselse regering om in samenwerking met de federale regering maatregelen te nemen om het mobiliteitsbudget te vereenvoudigen en het te promoten bij ondernemingen, en in het bijzonder bij Brusselse kmo's. In dit verband verwelkomt **Brupartners – Zelfstandige Ondernemers** het idee van de MIVB om het mobiliteitsbudget op te nemen in het MaaS-platform.

*
* *

²³ SD Worx, ["8% van de Brusselse kmo's wil starten met mobiliteitsbudget"](#), 2 september 2022.

²⁴ [Wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget](#) (BS, 29 maart 2019).

²⁵ [A-2016-008-ESR](#).

²⁶ [A-2018-081-ESR](#).