

**Colloquium « Voor een betere mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk  
Gewest : de fiscale en financiële hefboomen »**

Mevrouw, Mijnheer,

Beste collega's,

Ik heet u van harte welkom op dit colloquium, dat de Brusselse Economische en Sociale Raad heeft georganiseerd.

Ik dank nu al alle sprekers voor hun bijdragen aan deze dag.

De Raad dankt Brussel Mobiliteit voor de samenwerking. Dit colloquium valt samen met een beraadslaging, die Brussel Mobiliteit onder de naam « Good Move » voert. In het huidige zichtbare deel van deze beraadslaging moeten nog steeds de belangrijkste beginselen en oriëntaties worden bepaald. Ook al is de Raad om een advies gevraagd - wat werd gewaardeerd - toch we wachten nog steeds op de operationele actiefiches om ons uit te spreken.

Het is geen grote primeur om aan te kondigen dat mobiliteit een **belangrijke sociaaleconomische en ecologische uitdaging** is, zelfs van levensbelang voor het Brussels Gewest.

Als we in Brussel de immobiliteit, de lengte van de files, de luchtvervuiling en de gevolgen daarvan voor ondernemingen en werknemers zien, kunnen we tegen onszelf zeggen dat het dringend is.

Daarom wilde de Economische en Sociale Raad van het Brussels Gewest een voormiddag van beraadslaging en debat aan deze kwestie wijden. Het is een initiatief van de sociale partners om de grenzen te helpen verleggen.

Wist u dat de OESO heeft berekend dat de kosten van de files (in verloren uren) 1 tot 2 % van het BBP bedragen ? Belgische automobilisten verliezen **jaarlijks** meer dan een volledige werkweek (44 uur) in de file.

En er beweegt wat :

- de **verplaatsingen te voet** zijn de belangrijkste verplaatsingswijze in Brussel geworden (37%), waar deze de auto (32% van de verplaatsingen) en het openbaar vervoer (26%) hebben verdrongen.
- De **fiets** wint elk jaar meer terrein.
- En het gebruik van de MIVB neemt sinds 15 jaar jaarlijks toe.

De **gemiddelde tijd die de voertuigen van het openbaar vervoer in de hoofdstad door het verzadigd autoverkeer verliezen** wordt op 25% geraamd, ten opzichte van de tijd die de operatoren zonder vertraging zouden kunnen behalen. Dit blijkt uit de recente studie (april 2018), die Brussels Studies heeft gepubliceerd en die Kevin Lebrun, onderzoeker aan de Universiteit Saint-Louis, heeft verricht<sup>1</sup>.

Elke weekdag rijden er in Brussel meer dan 370.000 auto's alleen al voor woon-werkverkeer rond, waarvan meer dan de helft van pendelaars.

De milieuoverlast van het wegverkeer mag niet over het hoofd worden gezien. De luchtkwaliteit in de steden, de gezondheidskosten en de lage emissiezones zijn thema's die we tijdens dit colloquium niet rechtstreeks zullen behandelen, tenzij in het kader van de bedrijfsvervoerplannen die door Leefmilieu Brussel worden ondersteund.

\*\*\*\*\*

De sociale partners zijn actief rond het thema van de mobiliteit.

Zo heeft de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven in 2017 een advies inzake het mobiliteitsbudget uitgebracht, waarin de werknemers werden verzocht hun wijze van mobiliteit te herzien.

---

<sup>1</sup> Kevin Lebrun, « Temps de déplacements en transport public à Bruxelles : l'accessibilité des pôles d'activités », *Brussels Studies*, april 2018 (<https://journals.openedition.org/brussels/1652>)

Op het interfederaal niveau was er in het voorjaar van dit jaar de gemeenschappelijke verklaring van de CRB en de drie gewestelijke Economische en Sociale Raden, met als titel : « **Van immobiliteit naar mobiliteit : nu handelen om het tij te keren** ».

**Op het Brussels gewestelijk niveau** hebben de Brusselse sociale partners in oktober 2017 gevraagd - en verkregen - dat mobiliteit een volwaardige doelstelling zou worden van de Strategie 2025 (het plan van Brussel om de economie en de werkgelegenheid nieuw leven in te blazen).

Nu willen ze « de bakens verzetten ». Overheden en mobiliteitsactoren moeten samen nadenken over bepaalde mogelijkheden - op het vlak van **fiscaliteit** (een slimme fiscaliteit) en **financiën** (het « mobiliteitsbudget ») - om het gedrag van de gebruikers te veranderen en om de mobiliteit op het Brussels grondgebied te verbeteren.

De Brusselse sociale partners hebben zich herhaaldelijk over mobiliteit uitgesproken.

Het doel moet zijn om het modaal aandeel van de auto door de weggebruikers aanzienlijk te verminderen en om hen aan te moedigen minder overheersende en minder vervuilende vervoermiddelen te gebruiken.

Het gaat er ook om de aanbieders van mobiliteitsdiensten aan te moedigen hun aanbod te diversifiëren, zodat deze werkelijk een alternatief voor de auto zouden vormen.

Hoewel hij weet dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet over alle bevoegdheden beschikt om op het fiscaal vlak op te treden, heeft de Raad niettemin een aantal lijnen uitgezet :

- **het gebruik** van een voertuig, en niet langer het bezit ervan belasten. Dit gebruik zou dus kunnen worden belast via de invoering van een **slimme kilometerheffing** voor alle voertuigen ;

- de Raad plaatst ook vraagtekens bij de beginselen van de bedrijfswagen, met het oog op nieuwe ideeën om het gebruik ervan terug te dringen. **Hij beveelt aan dat deze beraadslaging in een ruimer kader zou plaatsvinden, dat van het mobiliteitsbudget dat erop gericht moet zijn om de belastingen aan te passen zodat ondernemingen hun werknemers een bredere waaier aan mobiliteitsmaatregelen zouden kunnen aanbieden.**
- In die zin vindt de Raad de recente beraadslaging van het Brussels Parlement over de hervorming van de autobelasting **ten gunste van de toekenning van een steun voor huisvesting in Brussel** interessant. Meer in het algemeen **is hij van oordeel dat er fiscale stimuli zouden moeten komen om de afstand tussen de woon- en werkplaats te verkleinen en om een multimodale mobiliteit te bevorderen.**

De Raad dringt erop aan dat de **belastinginkomsten uit de kilometerheffing voor het onderhoud van de bestaande infrastructuur zouden worden gebruikt**, evenals voor projecten of uitrustingen ter verbetering van de mobiliteit.

Onze voormiddag zal in twee sessies worden verdeeld :

Sessie 1 gaat over de fiscaliteit, over een fiscaliteit.

Sessie 2 Het **mobiliteitsbudget** als hefboom voor multimodaal transportgebruik.

Ik zal nu het woord geven aan Xavier Tackoen, die het programma van de beide sessies nader zal toelichten.

Ik wens u, ik wens ons een vruchtbaar colloquium toe, dat bijdraagt aan verandering, meer mobiliteit, een beter leefmilieu en meer woon- en werkplezier in de stad.

Ik hoop dat onze kinderen en kleinkinderen op een dag zullen kunnen inzien dat onze generatie haar verantwoordelijkheden heeft genomen om hun toekomst te verbeteren.

Een goed colloquium !