

DOSSIER:
Voor een betere
mobiliteit in het
Brussels Hoofdstedelijk
Gewest: de fiscale
en financiële
hefbomen

www.esr.brussels



Inhoudsopgave

3 Woord vooraf

Dossier

- 4 | "Voor een betere mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: de fiscale en financiële hefboomen"
- 16 | Interview met mevrouw Marie-Noëlle VANDERHOVEN, eerste adviseur bij het competentiecentrum Werkgelegenheid & Sociale zekerheid van het VBO
- 20 | Welkomstwoord van Philippe Vandenabeele, ondervoorzitter van de ESRBHG
- 22 | Conclusies van Jan De Brabanter, voorzitter van de ESRBHG

Woord vooraf

Als nieuwe directrice van de ESR ben ik verheugd u dit "Tijdschrift van de Raad" voor te stellen, dat gewijd is aan het colloquium dat over het thema van de mobiliteit in het Brussels Gewest werd georganiseerd. Dit geeft mij de gelegenheid om enkele woorden neer te schrijven over ons Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waarvoor ik me al vele jaren met passie en vastberadenheid heb ingezet.

Brussel, waar ik ben geboren. Brussel, waarvan de school en de universiteit mij hebben gevormd. Brussel, waarvan de theaters mijn avonden met familie en vrienden hebben opgevrolijkt. Brussel, waarvan het multiculturele karakter mijn geest dankzij de zo verrijkende uitwisselingen heeft doen reizen.

Brussel zo sterk, zo rijk aan mogelijkheden en toch soms zo dual, zo complex.

Na een professioneel leven dat ik aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering heb gewijd, stel ik mijzelf met trots ten dienste van de sociale partners om een ambitie voor Brussel te verdedigen, met name deze van een regio die al zijn inwoners een kwaliteit van leven biedt.

Omdat ik ervan overtuigd ben dat ons Gewest het verdient om alle drijvende krachten voor zijn ontwikkeling te bundelen en omdat ik me ervan bewust ben dat de stem van de sociale partners waardevol is om een ambitieus overheidsbeleid te voeren dat aan de realiteit op het terrein is aangepast, zet ik me in voor een sterke sociale dialoog in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Dit is een nieuwe pagina in mijn professioneel leven, maar de overtuigingen blijven bestaan. We moeten gezamenlijk de problemen en uitdagingen voor Brussel aanpakken: elk kind een kwaliteitsvol onderwijs waarborgen, ouders oplossingen inzake kinderopvang bieden, opleidingen aanbieden die aan werklozen zijn aangepast, zorgen voor onze oudsten, over een fatsoenlijk en toegankelijk woningbestand beschikken, mensen in staat stellen om samen te leven met respect voor iedereen, doeltreffende openbare diensten aanbieden die aan de noden van de burgers beantwoorden, een moderne stedelijke mobiliteit ontwikkelen die aan de uitdagingen op het vlak van economie, leefmilieu en volksgezondheid beantwoordt, het bestaan van dynamische verenigingsnetwerken mogelijk maken, Brussel openstellen voor de wereld en zijn internationale uitstraling ontwikkelen, vreedzame en wederzijdse relaties met de verschillende deelstaten van het land onderhouden, ...

Met een dynamisch en gemotiveerd team zijn wij aan het werk om de sociale partners in staat te stellen om ons Gewest te verdedigen en hun stem te laten horen.

Caroline VINCKENBOSCH



"Voor een betere mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: de fiscale en financiële hefboomen"



Op 15 juni 2018 heeft de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een colloquium over mobiliteit met betrekking tot de fiscale en financiële hefboomen georganiseerd. Tijdens deze voormiddag hebben verschillende sprekers uit zowel de academische wereld als de private en publieke sector hun licht geworpen op de mogelijke pistes op het fiscaal en financieel vlak om het gedrag van de gebruikers te veranderen en om zo de mobiliteit op het Brusselse grondgebied te verbeteren.

1. Verloop van het colloquium

Dit colloquium, dat op een voormiddag werd georganiseerd, heeft 150 deelnemers met verschillende achtergronden samengebracht (sociale partners, personen uit de politieke, economische, administratieve en verenigingswereld, enz.). Alweer een groot succes voor dit evenement dat door de Economische en Sociale Raad werd georganiseerd !

In het programma waren twee sessies voorzien: de eerste over "**slimme belasting op het vlak van mobiliteit**"

en de tweede over het "**mobiliteitsbudget als hefboom voor het multimodaal gebruik van vervoersmiddelen**". Xavier TACKOEN, Afgevaardigd bestuurder van het studie bureau Espaces-Mobilités, welbekend en erkend op het gebied van mobiliteit, was de moderator van dit colloquium.

Philippe VANDENABEELE, Ondervoorzitter van de Economische en Sociale Raad, heeft de voormiddag geopend. Zijn volledige openingstoespraak staat achteraan dit dossier.

De inleidende uiteenzetting van de eerste sessie werd in twee delen gegeven door Hugues DUCHATEAU en Louis DUVIGNEAUD, respectievelijk Voorzitter en Afgevaardigd bestuurder van STRATEC. Zij zijn ingegaan op de rechtvaardiging van een stadstol en de verschillende concretisering ervan, evenals op de resultaten van de studie naar de stadstol in Brussel die in 2013 door het studie bureau werd verricht.

Johan SCHOUPS, Afgevaardigd bestuurder van VIAPASS, heeft de balans opgemaakt van de kilometerheffing voor vrachtwagens (van meer dan 3,5 ton) die van kracht is in de drie Gewesten (Brussel, Vlaanderen en Wallonië). Hij wees ook op de aandachtspunten waarmee bij de invoering van een slimme kilometerheffing voor lichte voertuigen rekening moet worden gehouden.

Célia DARRISSE, Hoofd van het project "omgekeerde tolheffing" voor EGIS, heeft vervolgens een alternatieve aanpak van mobiliteitsproblemen uiteengezet: omgekeerde tolheffing, een programma dat automobilisten belooft die hun gedrag veranderen om congestie te voorkomen.

Na de bespreking van de verschillende tolinstrumenten, heeft de Algemeen directeur van Brussel Fiscaliteit, Dirk DE SMEDT, de besluiten van de "Task force vergroening van de autobelasting" uiteengezet.

Het mobiliteitsbudget en het concept Mobility as a Service (MaaS) waren het onderwerp van de tweede sessie. Tijdens deze zitting werden ook video's met getuigenissen vertoond, die de Raad heeft gerealiseerd.

Het MaaS-concept is een nieuwe trend in de mobiliteitswereld, die de manier waarop mensen zich verplaatsen volledig wil veranderen door hen via een smartphone-applicatie toegang te geven tot een reeks diensten in verband met mobiliteit (verschillende mobiliteitsaanbiedingen van verschillende publieke en/of private operatoren). In dat opzicht heeft Frank WITLOX van de Universiteit Gent de resultaten uiteengezet van een proefonderzoek dat in Gent werd uitgevoerd. Ralph DE JONG, Launch Manager Benelux, heeft dan weer de voordelen van WHIM geprezen, een "MaaS global"-applicatie die door een in Helsinki gevestigde jonge en groeiende onderneming werd ontwikkeld en die momenteel in Amsterdam en Antwerpen wordt geïmplementeerd.

Twee vertegenwoordigers van de federale sociale partners, Marie-Noëlle VANDERHOVEN, Eerste Adviseur bij het VBO, en Christophe QUINTARD, Directeur van de Federale Studiedienst - Afdeling Economie en Duurzame Ontwikkeling van het ABVV - die in 2017 deelnamen aan

het advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven inzake het mobiliteitsbudget - hebben vervolgens de maatregel "Cash for car" aan de hand van verschillende voorbeelden met het mobiliteitsbudget vergeleken.

Ter afsluiting van de benadering van de oplossingen die moeten worden gevonden om de stad te ontlasten en om de toekomst tegemoet te treden, heeft Jean-Rodolphe DUSSART, Directeur-Diensthoud Strategische van Brussel Mobiliteit, de pistes onthuld die worden voorgesteld in het nieuwe Gewestelijke mobiliteitsplan (GOOD MOVE), dat nog in ontwikkeling is.

Op basis van de lessen die uit de werkzaamheden van de voormiddag konden worden getrokken, heeft de Voorzitter van de Economische en Sociale Raad, Jan DE BRABANTER, zijn besluiten ten gunste van een betere mobiliteit in het Brussels Gewest bekendgemaakt. Zijn volledige toespraak is eveneens achteraan dit dossier terug te vinden.

De handelingen van dit colloquium zullen binnenkort beschikbaar zijn (raadpleeg zeker onze website www.esr.brussels en schrijf u in voor onze nieuwsbrief om op de hoogte te blijven. Ondertussen kunt u alvast de presentaties van de verschillende sprekers ontdekken, evenals de video's die tijdens deze voormiddag werden vertoond).

Het hoofddoel van dit dossier is om de belangrijkste elementen te belichten die tijdens het colloquium aan bod zijn gekomen.



Bron: ESRBHG

2. Context: mobiliteit, een prioriteit!

Enkele door de sprekers op de voorgrond geplaatste kerncijfers inzake mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

370.000 voertuigen/dag rijden in Brussel rond	1 tot 2% van het BBP = kostprijs van de files, berekend door de OESO
39 uren in de files gestaan in Brussel (volgens Inrix, 2017)	25% = verlenging van de trajecttijd van het openbaar vervoer ¹
33% = aandeel van het individuele voertuig in de modale verdeling	22% = energieverbruik van de vervoersmiddelen (openbare en private in het BHG)
53% = aandeel van de Brusselse gezinnen met een voertuig	95% van de tijd staat een voertuig stil

Zoals aangegeven door de Ondervoorzitter van de Raad, Philippe VANDENABEELE, vormt mobiliteit een belangrijke sociaaleconomische en ecologische uitdaging voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Er gaat immers geen enkele dag voorbij zonder dat de mobiliteit in Brussel op de een of andere manier centraal in het nieuws staat.

Anderzijds krijgt mobiliteit momenteel alle aandacht op de verschillende beleidsniveaus :

▪ Op het Brussels gewestelijk niveau

Eind 2017 werd op vraag van de Brusselse sociale partners mobiliteit als een afzonderlijke doelstelling van de **Strategie 2025**² toegevoegd.



Momenteel wordt het nieuwe Gewestelijke mobiliteitsplan (GOOD MOVE) ontwikkeld, als opvolger van het IRIS-plan. Volgens Jean-Rodolphe DUSSART is GOOD MOVE een proces van gezamenlijke

opbouw eerder dan een plan: de uitwerking ervan is immers gebaseerd op een brede raadpleging van een groep van privaat-publieke actoren en burgers (meer dan 1000 personen werden gemobiliseerd via een forum, workshops, bilaterale bijeenkomsten, burgerpanels, enz.).

Het vermoedelijke effect van GOOD MOVE is een totale afname van de verkeersbelasting met 4% ten opzichte van vandaag (in de wijken -34%; op de hoofdassen -10% en op de Ring +18%).

Om deze doelstelling te behalen, is GOOD MOVE onderverdeeld in **6 focussen**³ en **ongeveer 50 acties**.



Bron: Brussel Mobiliteit

¹ Kevin LEBRUN, "Verplaatsingstijden met het openbaar vervoer in Brussel : de bereikbaarheid van de activiteitenpolen", Brussels Studies, Algemene collectie, nr. 123, online geplaatst op 7 mei 2018. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1652>; DOI: 10.4000/brussels.1652.

² De Strategie 2025 heeft een vierledig doel (<http://strategie2025.brussels>)

- De economie van het Gewest aanzwengelen om Brussel te laten uitgroeien tot de Belgische en Europese hoofdstad van de ondernemingszin en innovatie en om de paradox van de Brusselse economie te ontcrachten.
- De toekomst van het Gewest in de komende 10 jaar veiligstellen om te anticiperen op de gevolgen van de bijzondere financieringswet.
- De bevoegdheden bundelen ten dienste van de Brusselaars en zorgen voor een gecoördineerde uitvoering van het gewestelijk en gemeenschapsbeleid.
- De sociaaleconomische spelers betrekken in alle stadia van het proces.

³ De 6 focussen:

- Good Neighbourhood strekt ertoe om grote verkeersluwe "woonerven" tussen de grote stedelijke assen, in samenwerking met de gemeenten, te creëren;
- Good Network strekt ertoe om een performant geheel van structurerende mobiliteitsnetwerken en duidelijke prioriteiten in het verdelen van de ruimte te realiseren;
- Good Service strekt ertoe om de diensten van het openbaar vervoer op een efficiënte wijze te integreren in de anderen vormen van mobiliteit, met het oog op een vlot en flexibel gebruik;
- Good Choice beoogt een coherent beheer van de vraag, ter ondersteuning van de gewenste individuele en collectieve keuzes voor een duurzame stedelijke mobiliteit;
- Good Partner strekt ertoe om het gewestelijk leadership een nieuwe dynamiek te geven, om zo een effectieve aansturing in een geest van partnerschap en transparantie te verzekeren;
- Good Knowledge strekt tot het verbeteren van de kennis, het verzamelen en verwerken van gegevens (enquêtes, statistieken, big data), monitoring op basis van indicatoren, uitwisseling en benchmarking met andere steden en hulpmiddelen voor de besluitvorming.

De vierde focus, **GOOD CHOICE**, is degene waarvoor wij deze voormiddag een bijzondere interesse hadden. Hoofddoel is burgers en economische actoren door middel van een nieuwe aanpak op het gebied van vervoersprijzen en -belastingen in de richting van rationelere verplaatsingskeuzes te leiden.

De heer DUSSART heeft de hefboomen op de voorgrond geplaatst die kunnen worden toegepast om zowel rond het gebruik als rond het bezit van een voertuig te handelen.

Wat het voertuigbezit betreft, zijn de actiepistes meer bepaald de belasting op inverkeerstelling en de lage emissiezone (LEZ) die betrekking zal hebben op 30% van de voertuigen die in 2025 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zullen rondrijden.

De invoering van de LEZ en de hypothese dat diesel in 2030 zal uitfaseren, kunnen tot een omschakeling naar andere vervoerswijzen leiden. Daarom zijn begeleidende maatregelen, zoals financiële stimuli (een LEZ-vergoeding, een fietsvergoeding, enz.), het delen van vervoerswijzen, het hanteren van het MaaS-concept of de instelling van een mobiliteitsbudget noodzakelijk.

Wat het voertuiggebruik betreft, lijkt de slimme kilometerheffing een oplossing, maar is er nog geen akkoord over de praktische regelingen of over een tijdschema. In ieder geval is een hoofdstedelijke benadering nodig en moeten korte afstanden in de gekozen aanpak worden geïntegreerd, teneinde deze te rationaliseren. Jean-Rodolphe DUSSART heeft gewezen op de mogelijkheid om als tussenfase een stadstol in te voeren, alvorens een slimme kilometerheffing effectief wordt ingesteld. Tevens heeft hij benadrukt dat het gekozen systeem (tol of kilometerbelasting) gericht moet zijn op een heffing en niet op een belasting, om zo de inkomsten in mobiliteit te kunnen herinvesteren en een stimuleringsbeleid te kunnen voeren

Nog een andere hefboom is het **parkeren**.

De pistes die worden aangehaald in dit GOOD MOVE-plan, dat, laten we eraan herinneren, tot op heden nog niet is goedgekeurd, zijn de hele voormiddag door de verschillende sprekers uiteengezet. Voor meer details, nodigen wij u uit om punt 3 te lezen.



Bron: Brussel Mobiliteit

▪ Op het interfederaal niveau

Het federaal niveau en de Gewesten (Ministers van Mobiliteit en hun Besturen) werken momenteel aan de ontwikkeling van een interfederale visie op mobiliteit. Gelet op de sociaaleconomische uitdagingen, hebben de sociale partners van het federaal niveau (Centrale Raad voor het Bedrijfsleven) en van de drie Gewesten (CESW, ESRBHG en SERV) uitdrukkelijk gevraagd om bij dit proces te worden betrokken door middel van een gemeenschappelijke verklaring met vier boodschappen: ① Betrek de sociale partners; ② Maak onmiddellijk werk van meer coherente acties; ③ Activeer de bestaande coördinatie-organen en maak ze transparanter; ④ Maak afspraken om een duurzamere bereikbaarheid te garanderen.

Deze volledige verklaring kan op onze website in de rubriek "Andere publicaties van de Raad" worden teruggevonden.

▪ Op het federaal niveau

Op het federaal niveau werd de wet betreffende de invoering van een mobiliteitstoelage (cash for car) op 30 maart 2018 afgekondigd (en op 7 mei 2018 in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd) en worden er heel wat besprekingen rond het mobiliteitsbudget gevoerd. Wij zullen aan de hand van de toespraak van Marie-Noëlle VANDERHOVEN hierop terugkomen.



Bron: Shutterstock

3.3. Welke mogelijkheden om de mobiliteit te verbeteren?

Hier gaan we verder met de mogelijke oplossingen, zoals deze tijdens de voormiddag werden aangehaald. Er bestaan ook andere, net zo relevante hefboomen die ook het onderwerp van een colloquium van de Raad zouden kunnen zijn.

3.1 De fiscaliteit aanpassen

▪ Stadstol

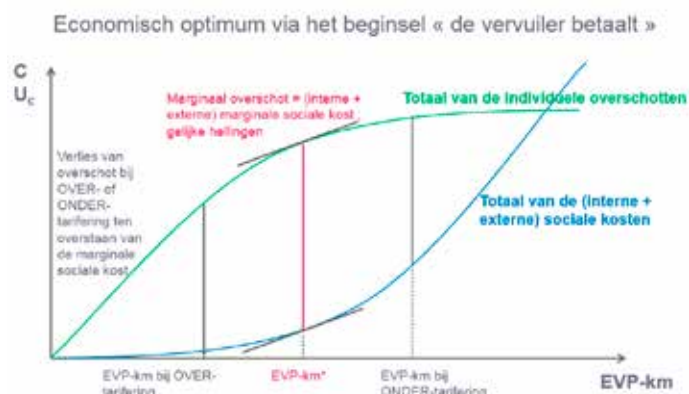


Hugues DUCHATEAU en Louis DUVIGNEAUD hebben ons de resultaten van een door STRATEC gevoerde studie uiteengezet.

Eerst en vooral heeft Hugues DUCHATEAU de belangrijkste rechtvaardigingen voor de invoering van een stadstol in Brussel verduidelijkt:

- ➔ **de globale kostprijs van de congestie verminderen:**
 - door de directe economische verliezen voor de gebruikers (tijdverlies en overmatig energieverbruik) te verminderen, en wel door een deel van de vraag naar het openbaar vervoer over te hevelen, pieken te spreiden en ongewenst transitverkeer om te leiden ;
 - door gebruikers aan te moedigen om gebruik te maken van vervoerswijzen die minder schadelijk zijn voor het leefmilieu dan de auto (minder broeikasgassen, minder verontreinigende stoffen, minder bodemoppervlakte besteed aan mobiliteit).
- ➔ **positieve agglomeratie-effecten vergroten:** door de doorstroming van goederen en personen te verbeteren, worden agglomeratie-effecten gegenereerd die een positief effect op het BBP hebben.
- ➔ **het onderhoud en de uitbreiding van de vervoersnetwerken financieren:** dankzij de tolheffing kunnen financiële middelen ter beschikking worden gesteld en vervolgens in het openbaar vervoerstelsel worden geïnvesteerd.

Zodra de redenen voor een tolheffing zijn genoemd, is de kernvraag deze van het tarief. Dit moet streven naar het economisch optimum via het beginsel dat de vervuiler betaalt, zoals weergegeven in onderstaande grafiek:



Bron : Stratec

De blauwe curve geeft de negatieve sociale gevolgen weer (congestie, ongevallen, enz.), terwijl de groene curve de positieve gevolgen weergeeft. Het verschil tussen beide curven komt overeen met de winst, die wordt gemaximaliseerd wanneer de heffing gelijk is aan de (interne + externe) marginale sociale kost van mobiliteit.

Op basis van deze grafiek stellen we dus vast dat het nodig is om de **marginale sociale kosten** te bepalen die als referentie zullen dienen.

De externe marginale kosten van het verkeer zijn meer bepaald congestie, geluidshinder, ongevallen, luchtverontreiniging, klimaateffecten enz. Voor lichte voertuigen verschillen deze kosten naargelang men zich in een stedelijke of interstedelijke omgeving bevindt en naar gelang van de periode (piek- of daluren). Om zo juist mogelijk te zijn, moet de tarifiering dus rekening houden met deze parameters. In steden liggen de externe kosten tijdens piekuren immers 5 tot 6 keer hoger. Tijdens piekuren maken de congestiekosten ongeveer 80% van de totale externe kosten uit.



Bron: Shutterstock

Impact van het wegverkeer	Tijdstip	Stedelijk	Inter-stedelijk
		€/voert.km	
Congestie	spits	30	10
	buiten de spits	0	0
Geluid	dag	0.76	0.12
	nacht	1.39	0.22
Ongevallen	dag of nacht	4.12	1.57
Luchtverontreiniging	benzine	0.17	0.09
	diesel	1.57	0.89
Klimaateffecten	benzine	0.67	0.44
	diesel	0.52	0.38
Vooraf/achteraf	benzine	0.97	0.65
	diesel	0.61	0.45
Andere verontreinigingen		0.06	0.06
Totaux		36.7	13.3
	dag/spits	6.7	3.3
	dag/buiten spits	7.4	3.4
	nacht		

Bron: Handbook on estimation of external costs in transportation sector-IMPACT 2008

Bovendien moet aandacht worden besteed aan de verborgen kosten van de congestie (veranderingen van trajecten, vertrektijden, bestemmingen, enz.). Volgens een schatting die met het Nederlandse nationale vervoersmodel werd gemaakt, vertegenwoordigt het tijdverlies in het verkeer aldus slechts de helft van de totale economische kosten van de congestie.

Tevens heeft Hugues DUCHATEAU gewezen op een ander element waarmee rekening moet worden gehouden: buiten de stad zijn de belastingen veel te hoog voor benzinemotoren, terwijl ze veel te laag zijn in de stad.

Vervolgens heeft hij de **verschillende vormen van tolheffing overlopen**:

- **de cordontol**: bij het binnenkomen van de stad (zoals in Stockholm). De tarifiering heeft dus geen betrekking op het verkeer binnen het cordon;
- **de zonetol**: forfaitair tarief per duur binnen de stad (zoals in Londen en Milaan);
- **de slimme kilometerheffing**: zie hierna de uiteenzetting van Johan SCHOUPS.

Afhankelijk van het beoogde toltype moet het **innings- en controlesysteem** worden vastgesteld. Hugues DUCHATEAU heeft 4 systemen met voor elk ervan voor- en nadelen uiteengezet:

- **manuele betaling, papieren doorgangsbewijzen** (voorbeeld : Frankrijk, Zwitserland). Enkele voordelen ervan zijn een eenvoudige controle en de technologie die zich gemakkelijk aan occasionele gebruikers aanpast. Anderzijds houdt een dergelijk systeem een stilstand van het voertuig, alsook arbeidskrachten en een vrij groot ruimtegebruik op de betrokken wegen in.
- **elektronisch vignet**. Dit vereist een voorafgaandelijke betaling en dus een registratie van de transactie op een centraal bestand, waarvoor een controle onontbeerlijk is om fraude te voorkomen (via bijvoorbeeld camera's met een systeem van automatische nummerplaat-herkenning (ANPR-technologie)). De stad Londen heeft een dergelijk systeem ingesteld.
- **DSRC (Dedicated Short Range Communication)**. Deze technologie maakt radiocommunicatie tussen een voertuig en een weginfrastructuur mogelijk. De positie van het voertuig (uitgerust met een zender) kan aldus door een laser worden gedetecteerd. Een prepaidkaartsysteem of een uitgestelde facturering zijn mogelijkheden om de betaling te innen. Een dergelijk systeem vereist een aanzienlijke voorafgaande investering om wegen en voertuigen met detectieapparatuur uit te rusten. Het heeft echter het voordeel van een betrouwbaardere controle zonder stilstand van voertuigen en van lage exploitatiekosten. Dergelijke technologie werd tijdens de testperiode door de stad Stockholm gebruikt.
- **VPS (Vehicle Positioning System) gekoppeld aan GSM-technologie**. Dit systeem wordt voor vrachtwagens in Duitsland gebruikt. Net als in het vorige systeem hoeven voertuigen niet te stoppen en is tariefmodulatie eenvoudig. In tegenstelling tot de DSRC vereist het geen omslachtige infrastructuur op het wegennet, maar moeten voertuigen met *een on-board unit (OBU)* worden uitgerust. Als nadelen vernoemt Hugues DUCHATEAU ook de beperkte betrouwbaarheid in een stedelijke omgeving en de noodzaak om zendmasten te voorzien

Hugues DUCHATEAU heeft zijn uiteenzetting afgesloten met een bespreking van de **belangrijkste voorwaarden voor succes van deze tol**. Volgens hem mogen alleen gebieden en uren van congestie worden getarifeerd. Elders is de tarifiering niet gerechtvaardigd en zal ze moeilijk worden aanvaard. In dat opzicht is communicatie belangrijk om de betrokkenen van de gegrondheid van de doelstelling te overtuigen. Gelijklopend met de invoering van een tolheffing moet de capaciteit van het openbaar vervoer worden uitgebreid om aan een nieuwe vraag te kunnen voldoen. Tot slot moet de vermindering van de verloren tijd in verhouding staan tot de betaalde prijs.

Louis DUVIGNEAUD heeft ons vervolgens de tarifieringsopties voor Brussel uiteengezet. De studie die van 2013 dateert, werd uitgevoerd in opdracht van Brussel Mobiliteit, meer bepaald in het kader van het Iris II-plan (voorloper van het eerder vermelde GOOD-MOVE-plan) om na te gaan wat het optimale tariefniveau is en welk systeem het meest efficiënt is voor Brussel.

Gebruikte methodologie

1. Schatting van de externe marginale kosten (buiten de congestie);
2. Berekening van de externe congestiekosten, boog per boog, met het Iris II-wegmodel;
3. Internalisering van alle externe kosten, met inbegrip van de congestie en een mogelijke tolheffing, in de modellering van de modale keuze van het multimodale Iris II-model;
4. Herhalingen tot aan de maximalisatie van het netto-nut door voor elke afdeling van het wegennet op zoek te gaan naar de tolheffing die de externe marginale kosten evenaart;
5. Verkrijgen van de optimale tarieven, per afdeling van het wegennet.

Bron: Department for Transport UK (2007), TAG Unit 3.12.2 (Modelling Road Pricing)

In de studie werden verschillende scenario's uitgetest, waaronder een zonetol (e-vignet) met verschillende tarieven en een kilometerheffing.

De invoering van een zonetol van 3 €/dag in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tijdens de ochtendspits (6 tot 10 u.) vertegenwoordigt een implementatiekost van 47 miljoen €/jaar met ongeveer 240 vaste controleposten. De daaruit voortvloeiende jaarlijkse inkomsten voor de zonetol van 3 € werden op 323 miljoen €/jaar geraamd. In termen van verkeersvermindering in het BHG bedraagt de winst

11% ten opzichte van de situatie in 2001. Dit komt bijna overeen met het maatschappelijk optimum van 13%. Ook werd een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen vastgesteld. De maatschappelijke baten van een dergelijke tolheffing worden op 400 miljoen €/jaar geraamd. De belangrijkste bron van winst betreft voor 73% winsten voor de gebruikers en de rest van de winst wordt verdeeld tussen de vermindering van de overlast en de broeikasgassen en van de agglomeratie-effecten.

De belangrijkste besluiten van de studie leren ons dat op het niveau van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de rendabiliteit van een kilometerheffingssysteem minder zou zijn dan deze van een zonetol om een vergelijkbare verkeersvermindering te verkrijgen. Bovendien:

- ➔ is de stadstol voor lichte voertuigen een congestietol. Deze mag alleen betrekking hebben op de overbelaste delen van het wegennet;
- ➔ is de zonetol het best aan de Brusselse situatie aangepast, hoofdzakelijk vanwege de verhouding ervan tussen investeringen en inkomsten;
- ➔ zal de doeltreffendheid van de tolheffing worden verhoogd als de modal shift naar het openbaar vervoer wordt vereenvoudigd. Een herinvestering in de verbetering van de openbare vervoersinfrastructuur is immers het beste gebruik van de inkomsten uit de congestietol en is een sleutelement voor de aanvaarding van tolheffingen door de publieke opinie.



Bron: Shutterstock

▪ Slimme kilometerheffing

Er bestaat momenteel geen voorbeeld van een stad of regio die een slimme tarifiering voor lichte voertuigen heeft ingevoerd.

Niettemin heeft Johan SCHOUPS ons echter, op basis van zijn ervaring binnen VIAPASS, de balans opgemaakt van de kilometerheffing voor zware voertuigen (meer dan 3,5 ton MTM⁴) zoals deze sinds 1 april 2016 binnen de drie Gewesten (Vlaanderen, Wallonië en Brussel) van kracht is. Sinds die datum moeten vrachtwagens van meer dan 3,5 ton MTM die op het wegennet van het Belgisch grondgebied rijden, een actieve OBU hebben die enkel de kilometers factureert die op de tolwegen worden afgelegd.



Het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 ligt aan de basis van de creatie van het interregionaal publiekrechtelijk partnerschap VIAPASS. VIAPASS heeft als

opdracht om namens de drie gewestelijke Regeringen te zorgen voor coördinatie, samenwerking en overleg tussen de Gewesten op het vlak van de kilometerheffing.

Het via de OBU geïnstalleerde systeem zal het gebruik meten volgens het beginsel dat de gebruiker (de vervuiler) betaalt. Dit apparaat is eenvoudig te installeren en bij te werken. De technologieën zijn trouwens voor lichte voertuigen al voorhanden. Het is ook gebaseerd op het beginsel van de free flow, wat betekent dat voertuigen niet aan een barrière moeten stoppen om te betalen. In tegenstelling tot andere systemen waarop Hugues DUCHATEAU is ingegaan, wordt het traject dus niet onderbroken. Dankzij deze geavanceerde technologie wordt een geheel van gegevens gegenereerd, die aldus kunnen worden geëxploiteerd.

Het systeem is bovendien moduleerbaar vermits elk gewest zijn eigen identiteit behoudt en de wegen kan bepalen die in aanmerking komen voor de berekening, de tarieven, enz.

De kilometerheffing wordt berekend op basis van de volgende formule:

$$Tz = F \times (Bt + a \times A + b \times G + c \times En + d \times Et + e \times Ep) + Ex$$

- A = type weg
- G = MMA (gewichtsklasse)
- En = emissieklasse EURO
- Ep = plaats
- Et = tijd
- Ex = externe factor

Cijfers na 2 jaar operaties

39 portieken waarvan 3 te Brussel	50% van de voertuigen voldoen aan de EUROnorm 6
22 mobiele camera's waarvan 4 te Brussel	400.000 controlemomenten per werkdag
38 controlevoertuigen	800.000 OBU voor heel België
87% van de geregistreerde OBU hebben betrekking op voertuigen van meer dan 32T	2,5 mln € aan ontvangsten per werkdag in België
	10 mln € aan ontvangsten per jaar te Brussel
84% van de ontvangsten voor Brussel worden voortgebracht door voertuigen die in België zijn ingeschreven	54% van de ontvangsten voor België worden voortgebracht door voertuigen die in het buitenland zijn ingeschreven



Bron: Viapass

⁴) Maximaal toegelaten massa.

Johan SCHOUPS heeft tot slot de aandacht gevestigd op de onderliggende aanvaardingscriteria wat betreft de invoering van een kilometerheffing. Deze elementen dienen in aanmerking te worden genomen en zowel bij de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens als voor lichte voertuigen:

- ➔ nood aan controles van voertuigen die in het buitenland en op het grondgebied zijn ingeschreven;
- ➔ nood aan een eenvoudige en directe tarifieringsmethode;
- ➔ nood om de effecten na te gaan: vermindering van de files, verbetering van de kwaliteit van de wegen, enz.;
- ➔ nood om alternatieven aan te reiken: verbetering van het aanbod inzake openbaar vervoer, lancering van systemen voor deelfietsen, enz.;
- ➔ minimale inspanningen voor de gebruikers: interoperabiliteit van de systemen, eenvoudig te installeren, te gebruiken, te actualiseren, free flow.



Bron: Viapass

▪ Conclusies van de taskforce voor de vergroening van de autofiscaliteit

Tijdens deze voormiddag heeft Dirk DE SMEDT de besluiten van de Task force "vergroening van de autobelasting" uiteengezet. Deze Task force bestaat uit zes deskundigen op het vlak van autobelasting en milieuwetenschappen en werd opgericht om de volgende autobelasting in te stellen.

De noodzaak om de autobelasting te herzien werd in het Regeerakkoord 2014-2019 aangehaald: *"De Regering wenst de luchtkwaliteit voor de inwoners van ons Gewest te verbeteren... Een stadstol verantwoordt zich niet in dit kader. De bestaande verkeersbelastingen kunnen ondertussen hervormd worden ten gunste van voertuigen met goede milieuprestaties"*.

Bovendien zou de toepassing van enkel een multiplicator op de huidige verkeersbelastingen de mobiliteit van de Brusselaars nog meer beperken. In Brussel zouden velen zich immers nog moeilijk kunnen verplaatsen; de sociaaleconomische positie van sommige inwoners van de Hoofdstad is immers niet zo goed als deze van de inwoners van de andere twee Gewesten. Bovendien dreigt een Brussels voertuig dat niet langer zal worden gebruikt, te worden vervangen door een voertuig van een niet-Brusselse pendelaar die niet aan de Brusselse gewestelijke belasting is onderworpen.

Wat is de doelstelling van een nieuw belastingstelsel?

Belastingheffing is één van de hefboomen om de zaken in beweging te brengen: er moet een eerlijkere, eenvoudigere en rechtvaardigere belasting komen!

Er kunnen verschillende doelstellingen worden overwogen: mobiliteit, sociale herverdeling, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, klimaat, enz. Maar volgens Dirk DE SMEDT moet er absoluut een keuze worden gemaakt. Teveel doelstellingen tegelijk nastreven zou tot niets kunnen leiden.

Tevens heeft de heer DE SMEDT de aandacht op een belangrijk element gevestigd: het Brussels Gewest kan op zichzelf de luchtkwaliteit niet substantieel verbeteren en geen positieve effecten in de strijd tegen de klimaatverandering genereren. Er moet samen met de andere Gewesten een oplossing worden gevonden.

De hervorming van de verkeersbelastingen: een paradigmaverschuiving

De deskundigen van de Task force pleiten voor een nieuwe aanpak, die niet langer is gebaseerd op de eigendom van een voertuig (zoals nu het geval is), maar op instrumenten die het mogelijk maken om de doelstellingen te behalen (d.w.z. een oriënterende fiscaliteit).

Op **korte termijn** is het de bedoeling om de fiscaliteit om te vormen op basis van de volgende drie parameters - soort brandstof - CO₂ - EUROnorm - om zo het gedrag te rationaliseren door de Brusselaars te sturen naar de aankoop en het gebruik van minder vervuilende voertuigen om het wagenpark van het Gewest "groener" te maken.

Ziehier de grondbeginselen van deze nieuwe visie:

- verbetering van de luchtkwaliteit;
- maatschappelijke bewustmaking (gedragswijziging bij de aankoop van een voertuig);
- vereenvoudiging van de fiscaliteit;
- de visie heeft betrekking op particuliere voertuigen en lichte bedrijfsvoertuigen (LBV's).

-> De nieuwe formule van de Jaarlijkse motorrijtuigenbelasting (JMB), die de huidige Belastingen op Inverkeerstelling (BIV) en JMB vervangt, is de volgende:



Bron: Brussel Fiscaliteit

Het referentiebedrag wordt vastgesteld naargelang van de EUROnorm en het soort brandstof van het voertuig. De vaststelling van dit referentiebedrag wordt derhalve door de milieuprestaties van het voertuig beïnvloed.

Euronorm – Basisbedrag (gewicht ± 75%)

DIESEL	Basis VB	OTHER FUEL	Basis VB
0	€ 600,00	0	€ 350,00
1	€ 550,00	1	€ 300,00
2	€ 500,00	2	€ 250,00
3	€ 450,00	3	€ 200,00
4	€ 400,00	4	€ 150,00
5	€ 350,00	5	€ 100,00
6 a & b	€ 300,00	6 a & b	€ 50,00
6 c	€ 250,00	6 c	€ 50,00
6 d	€ 250,00	6 d	€ 50,00

Bron: Brussel Fiscaliteit

Uitgaande van het principe dat "elke gram CO₂ één gram te veel is", werd er beslist om 1 euro per gram CO₂ toe te voegen aan de referentiebedragen naargelang van de EUROnorm/de brandstof.

Dirk DE SMEDT heeft vervolgens verduidelijkt dat voor het jaar van elke inschrijving een multiplicator op de JMB wordt toegepast. Het is wenselijk om deze multiplicator naargelang van het brandstoftype te differentiëren, om zo de uitstap uit diesel te ondersteunen.

Daarom wordt er voorgesteld om bij de (her)inschrijving van dieselveertuigen een hogere multiplicator (x2) dan bij andere brandstoftypes (x1,5) in te voeren.

Bepaalde brandstoffen die momenteel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ondervertegenwoordigd zijn (elektriciteit, waterstof en herlaadbare hybrides) zouden voor een bepaalde periode kunnen worden vrijgesteld.

Op **lange termijn** is het de bedoeling om een nieuw grondbeginsel aan de kortetermijnvisie toe te voegen om tot eerlijkere belastingen ten gunste van een betere mobiliteit te komen.

Daarom zijn aspecten die verband houden met mobiliteit in het model opgenomen en moeten deze per Gewest worden gemoduleerd. Door de invoering van een slimme kilometerheffing zou de belasting niet langer op de eigendom, maar op het gebruik van het voertuig zijn gebaseerd.

De volgende slide toont ons de berekeningswijze met inbegrip van een gemeenschappelijke belastbare grondslag voor de drie Gewesten, de nieuwe JMB, zoals deze uit de kortetermijnvisie naar voren komt. De Gewesten kunnen er bestanddelen in opnemen die verband houden met mobiliteit. Dit kunnen modulaties in functie van tijd, plaats, enz. zijn.

Langetermijnvisie – Belasting op het gebruik

Slimme kilometerheffing

- Belastbare grondslag = JVB volgens de nieuwe formule (cfr. kortetermijnvisie) – in functie van de 3 parameters
- Modulariteit volgens de tijd, de plaats, ...

Belastbare grondslag		Bestanddelen van de slimme kilometerheffing	
Referentiebedrag per voertuig in functie van:	x 0,0000. %	Δ tijd	x Aantal afgelegde km.
- Brandstof		Δ plaats	
- Euronorm		Δ ...	
- CO ₂			
= in de 3 Gewesten		= vrij te moduleren per Gewest	

➔ **Vergemening van een slimme km-heffing in de 3 Gewesten**

Bron: Brussel Fiscaliteit

Ook al blijft de langetermijndoelstelling de veralgemening van de slimme kilometerheffing binnen de drie Gewesten, toch verduidelijkt Dirk DE SMEDT dat het in functie van de gewestelijke eigenheden (aanwezigheid van openbaar vervoer, dichtheid van het wegennet, oppervlakte van het

grondgebied, noodzaak om langere afstanden af te leggen, enz.) mogelijk is om het autogebruik in verschillende vormen te belasten (slimme kilometerheffing, dagpas, moduleerbaar vignet, enz.), waarbij de gemeenschappelijke belastbare grondslag wordt behouden.

Illustratie : Combinatie van verschillende systemen



Bron: Brussel Fiscaliteit

Tot slot heeft Dirk DE SMEDT zijn uiteenzetting afgesloten door de volgende aandachtspunten te benadrukken die verband houden met de kilometerheffing. Men moet toezien op:

- een toe-eigening op het gewestelijk niveau, om te voorkomen dat er sociale/politieke conflicten ontstaan;
- de gebruikte technologieën voor de tracering en de communicatie over de positie van het voertuig;
- de gegevensbescherming;
- de insluiting van het volledige wagenpark, waaronder de voertuigen in leasing.



Bron: Shutterstock

3.2 Nadenken over alternatieven: omgekeerde tol



Volgens Célia DARRISSE, die het project van de omgekeerde tol voor EGIS, een Frans ingenieurs- en consultancybedrijf, leidt, bestaat de klassieke aanpak van de mobiliteitsproblemen erin om:

- de wegecapaciteit en deze van het openbaar vervoer te verhogen.
Evenwel, deze aanpak is duur, de werken brengen hinder mee, en dit vormt slechts een kortetermijnoplossing gelet op het aanzuigeffect van nieuwe voertuigen die deze aanpak dreigt te veroorzaken.
- de regulering van de verkeersstromen door de tol of een belasting.
Evenwel, deze aanpak is duur en de sociale aanvaarding ervan ligt gevoelig.

Ingevolge deze vaststelling is een alternatieve benadering ontstaan: de **Omgekeerde tol**. Dit systeem moet personen via een beloning ("nudge" in het Engels) ertoe aanzetten om hun gedrag te wijzigen en de bestaande infrastructuur beter te gebruiken. Ook de benadering vanuit budgettair oogpunt is bijgevolg nieuw ten opzichte van de klassieke benaderingen.

Bovenstaand schema legt dit proces uit. Om aan het programma van de omgekeerde tol deel te nemen, zoals dit met name in Nederland is ingevoerd⁵, moet de autobestuurder zich eerst en vooral inschrijven (om door de camera's te worden opgespoord, om te antwoorden op een communicatiecampagne, enz.). Na te hebben aanvaard om aan het programma deel te nemen, moet de autobestuurder alternatieven uitwer-

ken om zijn voertuig gedurende een bepaalde tijdspanne (tijdens de spitsuren bijvoorbeeld) niet te gebruiken. Indien hij zijn "contract" nakomt, dan wordt hij beloond (de minimale motivatiedrempel bedraagt € 2,5 per niet-afgelegd traject) en kan hij zijn prestaties via een smartphonetoepassing volgen. Er wordt bovendien een controlesysteem voorzien om elke fraude te vermijden.

Tot de alternatieven van de autobestuurders behoren volgens Célia DARRISSE:

De alternatieven (opgemeten resultaten in Nederland)
35%: flexibele uren
25%: telewerk
15%: de fiets nemen
10%: gebruik van openbaar vervoer
5%: carsharing
5%: keuze van een alternatieve route
5%: werken op andere plaatsen

Dit systeem zorgt voor een vlottere doorstroming van het verkeer zonder daarom de auto te bannen. De cijfers van het project in Amsterdam tonen aan dat het werkt: vermindering met 6% van het verkeer voor 12.000 deelnemers, 40% van de ingeschreven deelnemers dragen elke dag bij tot dit resultaat, laten zich verleiden en ongeveer 80% hebben na het einde van het programma hun gewoonten op duurzame wijze gewijzigd.

Célia DARRISSE wijst op het feit dat de lancering van zo'n programma vereist dat men vooraf een uitvoerbaarheidsstudie uitvoert en dat men bepaalt in welke zone men wil ingrijpen.



Bron: EGIS

⁵ Zie www.beterbenutten.nl.

3.3 Invoering van een echt mobiliteitsbudget

Interview met mevrouw Marie-Noëlle Vanderhoven

Marie-Noëlle Vanderhoven is eerste adviseur bij het competentiecentrum Werkgelegenheid & Sociale zekerheid van het VBO.



De Raad: De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven heeft samen met de Nationale Arbeidsraad op 7 april 2017 een advies over het mobiliteitsbudget uitgebracht, en op 21 februari 2018 een advies over het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitstoelage ("cash for car"). Kan u ons uitleggen wat het verschil is tussen beide concepten?

Marie-Noëlle VANDERHOVEN: De mobiliteitstoelage is gebaseerd op het beginsel van "alles of niets". De werknemer wordt namelijk uitgenodigd om zijn bedrijfswagen volledig op te geven.

Het mobiliteitsbudget gaat daarentegen op een andere manier te werk. De werknemer behoudt zijn bedrijfswagen die evenwel aan milieucriteria moet voldoen. Het mobiliteitsbudget is vooral multimodaal : al naargelang het af te leggen traject en het doel van de verplaatsing kan de werknemer zelf beslissen welk verplaatsingsmiddel hem het best past. Zo kan hij het volledige traject met zijn – milieuvriendelijke - bedrijfswagen afleggen, maar hij kan eveneens tot aan een treinstation rijden, de trein nemen om vervolgens voor de tram, een bus of een gedeelde fiets te kiezen, enz.

Het is omwille van deze reden dat we denken dat het mobiliteitsbudget een breder publiek zal aanspreken dan de mobiliteitstoelage. Beide concepten bevatten evenwel gelijkaardige elementen. In beide gevallen gaat het erom, een

alternatief aan te bieden voor "alles voor de bedrijfswagen", zonder kosten noch buitensporige lasten voor de ondernemingen. Vandaag komen enkel de werknemers, die over een bedrijfswagen beschikken, bijgevolg in aanmerking. Dit is onvermijdelijk in het perspectief van budgettaire neutraliteit.

"We denken dat het mobiliteitsbudget een breder publiek zal aanspreken dan de mobiliteitstoelage"

De Raad: Welke lessen moet men trekken uit deze twee adviezen van de federale sociale gesprekspartners? Zijn er fundamentele punten van overeenkomst of verschillen tussen de visie van de sociale gesprekspartners en deze voorgesteld door de federale regering?

Marie-Noëlle VANDERHOVEN: Het wetsontwerp betreffende het mobiliteitsbudget herneemt in grote lijnen de belangrijkste beginselen die worden verdedigd door de sociale partners : geen fiscale optimalisatie, neutraliteit van de kost voor de werkgever, vrije keuze voor de werkgever en de werknemers, een waaier aan opties voor de werknemer met beperkte administratieve lasten, evenals de vergroening van het autopark. De Regering heeft eveneens een beslissing genomen wat betreft de kwesties die niet door de sociale partners waren beslecht : zij stelt voor om het mobiliteitsbudget te onderwerpen

aan een voordelige fiscale en parafiscale behandeling zoals gevraagd door de sociale partners, zonder evenwel tijdig hun werkzaamheden over dit vraagstuk te kunnen voltooien op het ogenblik waarop zij hun adviezen hebben uitgebracht.

De Regering gaat bovendien verder dan de sociale partners wat betreft het aspect van de vergroening van het autopark. Het VBO vreest zelfs dat het project van de Regering eisen stelt die op korte termijn moeilijk kunnen worden gehaald. De Regering herneemt eveneens bepaalde maatregelen tegen misbruik die in de wet op de mobiliteitstoelage zijn voorzien, zoals de verplichting voor de werknemer om daadwerkelijk en gedurende verschillende maanden over een bedrijfsvoertuig te beschikken alvorens het mobiliteitsbudget te kunnen ontvangen. Tenslotte heeft de Regering tevens de lijst van de duurzame vervoermiddelen opgemaakt die met het mobiliteitsbudget zullen mogen worden gefinancierd. Het betreft een nogal brede lijst waarin het VBO zich kan terugvinden, ook al had het graag gehad dat hierin elementen zoals de financiering van ontradingsparkings zouden worden opgenomen.

"Het wetsontwerp op het mobiliteitsbudget herneemt in grote lijnen de belangrijkste beginselen die worden verdedigd door de sociale partners"

De Raad : De wet betreffende de invoering van een mobiliteitstoelage werd op 7 mei 2018 in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd. Kan u ons vertellen hoe het staat met de discussies over het mobiliteitsbudget? Zijn de ondernemingen en werknemers verplicht om een mobiliteitstoelage in te dienen (en een mobiliteitsbudget in de toekomst)?

Marie-Noëlle VANDERHOVEN:

De Regering is het op 26 juli 2018 eens geworden over een wetsontwerp. Dit is goed nieuws voor het VBO. Deze wet zou in oktober van kracht moeten worden, wat me nogal optimistisch lijkt.

Beide teksten zijn gebaseerd op het beginsel van de vrije keuze voor de werkgever en de werknemers. Het is de werkgever die beslist om een mobiliteitsbudget in te voeren (en/of een mobiliteitstoelage) in de plaats van bedrijfsvoertuigen. Het is tevens hij die bepaalt welke werknemers hiervan zullen kunnen genieten, en die het kader bepaalt.

Hij kan daarentegen het bedrag niet vrij bepalen : in beide teksten zijn hiervoor regels voorzien. Vervolgens komt het aan elke werknemer toe om al dan niet een aanvraag tot de werkgever te richten. Niemand is tot iets verplicht met beide systemen. Het betreft dan ook vrijwillige regelingen die overigens de beste kans op slagen hebben.

De Raad: Tijdens het colloquium heeft u ons twee simulaties voorgesteld al naargelang de bedrijfswagen een BMW 1 of een Audi Q7 is. Wat moet men van deze voorbeelden onthouden?

Marie-Noëlle VANDERHOVEN:

Ik herhaal dat het hier om simulaties gaat. Men moet dan ook niet stilstaan bij de cijfers, te meer daar de auto die ik in mijn voorbeeld had weerhouden niet lijkt te voldoen aan de eisen van het wetsontwerp (maximum 95g / CO₂).

Ik heb enkel willen aantonen dat de mobiliteitstoelage voordeliger zal zijn voor een werknemer die zijn bedrijfsvoertuig wenst op te geven.

Ik heb eveneens aangegeven dat de betaling van het saldo (deel 3), dat niet door de werknemer wordt aangewend om een groener voertuig en duurzame vervoermiddelen te financieren, minder voordeliger zal blijken voor de werknemer. De werkgever zal immers eerst een bijdrage van 38,08% moeten inhouden.

Indien hij daarentegen het volledige budget gebruikt om duurzame vervoermiddelen te financieren, welnu dan wordt het mobiliteitsbudget voor hem zeer interessant.

Men wil tevens het beginsel van de "totale kostprijs" voor de werkgever illustreren: uit deze simulaties blijkt dat de

kost voor de werkgever dezelfde blijft, welke keuze de werknemer ook maakt. Dit was essentieel voor de werkgevers. Beide partijen hebben hierbij alles te winnen.

Tijdens het colloquium heb ik eveneens uitgelegd dat het beter is om voor een mobiliteitstoelage te kiezen wanneer men over een duurdere bedrijfswagen beschikt. Het bedrag van de mobiliteitstoelage is immers niet aan evoluties onderhevig.

Wat betreft het mobiliteitsbudget, hebben we aan de Regering gevraagd om aan dit aspect de nodige aandacht te besteden. Het bedrag van het mobiliteitsbudget zal kunnen stijgen of dalen al naargelang een wijziging van de uitgeoefende functie of een bevordering indien de werknemer ingevolge deze wijziging of bevordering deel gaat uitmaken van een categorie van functies waarvoor het loonstelsel van de werkgever respectievelijk een hoger of lager budget voorziet. Ik heb begrepen dat de Regering het voornemen had om de wet op de mobiliteitstoelage te herzien om een aanpassing van de toelage mogelijk te maken in functie van de bevorderingen en wijzigingen van de functie van de werknemer. Dat is een goede zaak.

"Beide systemen verplichten tot niets"

Voorbeeld 1

Bedrijfswagen : BMW reeks SPORTSHATCH (107g/CO²)

- Maandelijks leasingbedrag : € 650 / maand
- Cataloguswaarde : € 24.700
- VAA : € 1.609
- PB (53,5%) / VAA : € 861
- Solidariteitsbijdrage (werkgever) : € 461

Mobiliteitstoelage

- Brutobedrag : (24% x 6/7 x 24.700) : € 5.081
- VAA : (4% x 6/7 x 24.700) : € 846
- PB (53,5%) / VAA : € 453
- Netto : € 4.628
- Bijdrage werkgever (= solidariteitsbijdrage) : € 461

Mobiliteitsbudget

- **Totaalbudget : 650 x 12 : € 7.800**
- **1ste gedeelte : Toyota Yaris (99g CO²) voor € 6.000**
VAA / auto : € 1.310
PB (53,5%) / VAA : € 701
Solidariteitsbijdrage : € 370
- **2de gedeelte : € 1.800 (bruto = netto)**
- **3de gedeelte : 0**

Voorbeeld 2

Bedrijfswagen : Audi Q7 (154g/CO²)

- Maandelijks leasingbedrag : € 1.300 / maand
- Cataloguswaarde : € 57.000
- VAA : € 7.064
- PB (53,5%) / VAA : € 3.779
- Solidariteitsbijdrage (werkgever) : € 999

Mobiliteitstoelage

- Brutobedrag : (24% x 6/7 x 57.000) : € 13.783
- VAA : (4% x 6/7 x 57.000) : € 2.297
- PB (53,5%) / VAA : € 1.229
- Netto : € 12.554
- Bijdrage werkgever (= solidariteitsbijdrage) : € 999

Mobiliteitsbudget

- **Totaalbudget : 1.300 x 12 : € 15.600**
- **1^{ste} gedeelte : Toyota Yaris (99g CO²) voor € 6.000**
VAA / auto : € 1.310
PB (53,5%) / VAA : € 701
Solidariteitsbijdrage : € 370
- **2de gedeelte : € 9.600 (bruto = netto)**
- **3^{de} gedeelte : 0**

3.4 Ontwikkeling van het concept MaaS

Het concept **MaaS** maakt de gebruiker tot de kern van het vervoer. Het gaat erom, aan de gebruiker gepersonaliseerde mobiliteitsoplossingen aan te reiken in functie van zijn noden (raadpleging van uurregelingen, reservatie van vervoertickets, keuze van een reisweg, enz.). Dit gebeurt bijvoorbeeld via een toepassing die beschikbaar is op zijn smartphone.

Frank WITLOX en Ralph DE JONG hebben met ons hun ervaringen gedeeld met het concept Mobility as a Service, met voorbeelden in de steden Gent en Helsinki.

Zo heeft Frank WITLOX ons de resultaten voorgesteld van een pilootstudie die in Gent door het Instituut voor Duurzame Mobiliteit van de Universiteit van Gent en Touring is gevoerd. Deze studie betreft de concepten "SMART CITY" en "SMART MOBILITY".

In Vlaanderen worden 75% van de woon-werkverplaatsingen met de auto afgelegd. Deze situatie is met name toe te schrijven

aan de infrastructuur die aanwezig is op het gewestelijk grondgebied, het gunstig fiscaal beleid voor de bedrijfswagens – of nog – de ontoreikende verbindingen tussen de alternatieve vervoerswijzen. Er is bijgevolg een overgangproces noodzakelijk om aan deze situatie te verhelpen.

Deze overgang gebeurt met name door de uitbouw van het concept MaaS, met het gebruik van een toepassing om de multimodaliteit te bevorderen, eerder dan de monomodaliteit (enkel de auto).



Ralph DE JONG heeft ons vervolgens naar Helsinki meegenomen om ons het systeem WHIM te laten ontdekken, een jonge onderneming in volle expansie die gevestigd is in de Finse hoofdstad en die een gelijklopende toepassing heeft ontwikkeld.

De auto werd voorheen beschouwd als een middel om het concept "freedom of mobility" te verwezenlijken. De jon-

Experiment te Gent – vraag van het gevoerde onderzoek:

Kan u uw wagen door een toepassing vervangen?

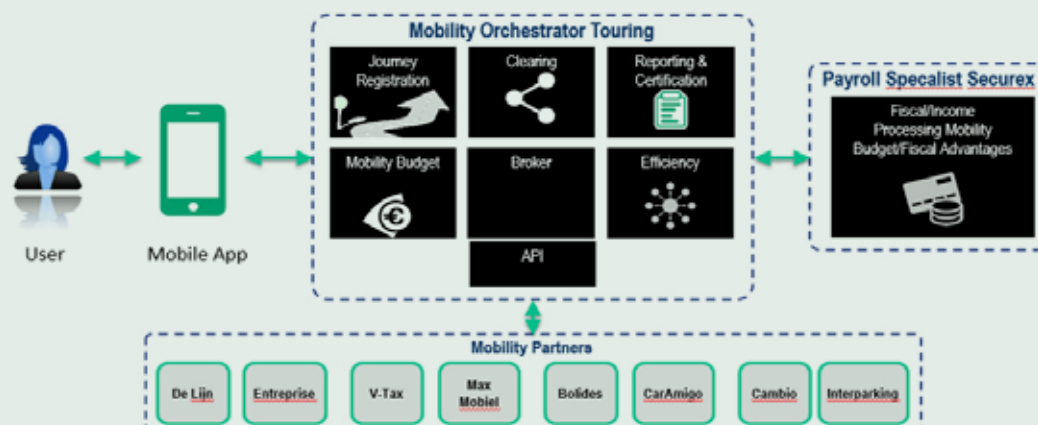
Er werden folders verspreid om tot een deelname aan dit experiment aan te zetten. Uiteindelijk werden 93 personen weerhouden die een activiteit uitoefenen in de regio Gent en beschikken over een personenwagen en een smartphone. Er werd hen een mobiliteitsbudget toevertrouwd (150, 205 of 350 euro/maand) opdat zij dit zouden besteden aan de verschillende bestaande vervoerswijzen. Het saldo van dit bedrag – na de uitgaven – kwam aan de deelnemers toe.

Er werd eveneens een toepassing en partnerships met verschillende mobiliteitsoperatoren uitgewerkt, zoals De Lijn, CarAigo, Cambio, Interparking, leasingbedrijven, enz.

Er zijn talrijke redenen waarom de deelnemers aan het experiment hebben deelgenomen: raming van hun afhankelijkheid van de auto, onderzoek van de positieve effecten voor het leefmilieu, deelnemen – uit nieuwsgierigheid – aan een wetenschappelijk onderzoek, om geld te besparen door minder op de auto beroep te doen, enz.

Hun verwachtingen hadden met name betrekking op een betere planning van hun verplaatsingen, de identificatie van nog niet gekende alternatieven – of nog – een frequenter gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.

Het belangrijkste resultaat is een "modal shift" van de auto naar de fiets. Toch blijft een aanzienlijk gedeelte van het mobiliteitsbudget voorbehouden aan de auto (1/3).



Voor meer details nodigen wij u uit om de volledige presentatie op onze internetsite te raadplegen, in de rubriek "andere publicaties van de Raad".



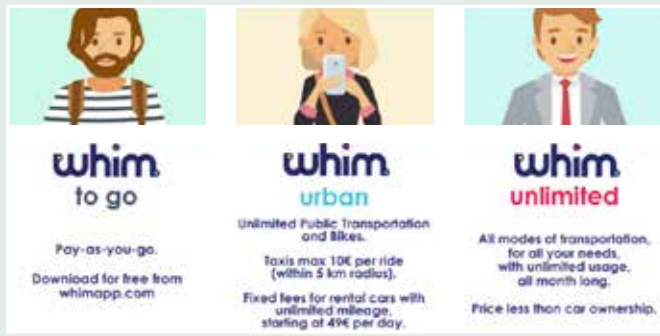
© UbiGo, 2013

gere generaties hebben dit gevoel geleidelijk aan verloren, te meer daar zij zich bewust zijn geworden van de hoge kostprijs van een eigen wagen en de nefaste gevolgen voor het milieu. Dat verklaart met name de ontwikkeling van een toepassing zoals WHIM.

Toepassing WHIM

WHIM biedt een enige toegang tot verschillende operatoren en maakt het met name mogelijk om vervoertickets aan te kopen. Alle vervoerswijzen zijn hierin vertegenwoordigd, en er worden drie verbruikswijzen aangeboden: *WHIM to go*, *WHIM urban* en *WHIM unlimited*.

Dankzij deze toepassing, die een uitgebreide dienstverlening aanbiedt, worden de gebruikers zich ervan bewust dat zij het ook zonder auto kunnen doen en dat zij niet noodzakelijk over een wagen moeten beschikken om zich makkelijk te kunnen verplaatsen.



© UbiGo, 2013

➔ MaaS is bijgevolg een instrument dat de verplaatsingsketen wil verbeteren en deze doeltreffender en sneller wil laten verlopen.

Opdat dit instrument zijn doelstellingen zou vervullen, hebben Frank WITLOX en Ralph DE JONG op de volgende **voorwaarden tot wetslagen** gewezen

- de toepassing moet makkelijk te installeren zijn en betrouwbaar zijn vanuit technisch oogpunt;
- de toepassing moet in reële tijd en met een multimodale planner werken;
- de multimodale alternatieven en de gedekte zone moeten voldoende groot zijn -> nood aan talrijke partners;
- alle deelnemende partijen moeten zich erin terugvinden (de gebruikers, de investeerder, de vervoeroperatoren, enz.);

- de betaling via de toepassing moet makkelijk verlopen;
- er kunnen aan de gebruikers stimuli worden aangeboden om het effect van MaaS te verhogen.

4. Besluit

Zoals de oratoren deze voormiddag hebben aangetoond, kunnen er fiscale en financiële hefbomen worden geactiveerd om de mobiliteit in het Brussels gewest te verbeteren.

Deze bezorgdheid moet gemeenschappelijk zijn vermits verschillende beleidsniveaus (federale overheid, gewesten en gemeenten) bij deze problematiek betrokken zijn.

Verschillende sprekers hebben er bovendien op gewezen dat Brussel niet alle kaarten in handen heeft om de mobiliteitsproblemen in de hoofdstad alleen op te lossen. De samenwerking met de twee andere gewesten en het federale niveau is bijgevolg noodzakelijk en zelfs onontbeerlijk. Deze samenwerking is trouwens zeer goed verlopen in het kader van de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens.

Ook de openbare (operatoren inzake openbaar vervoer) en private sectoren moeten samenwerken opdat de mobiliteit zou worden gezien als een volwaardige dienstverlening (MaaS) en zich in het concept van "Smart Mobility" zou inschrijven, bijvoorbeeld door het voor de gebruikers mogelijk te maken om via een mobiele toepassing onder een breed aanbod van diensten (openbaar vervoer, gedeelde voertuigen, taxidiensten, enz.) de beste oplossing te kiezen om zich te verplaatsen.

De pistes om de mobiliteit te verbeteren vereisen eveneens een aanpassing van de fiscaliteit en zelfs een paradigmawissel. Dat zou mogelijk zijn dankzij een belasting die eerder op het gebruik dan op het bezit van een personenwagen is gebaseerd, zoals dit vandaag het geval is met de belasting op de inverkeersstelling en de verkeersbelasting.

Zoals aangetoond door de heer DE SMEDT, behelst de visie op lange termijn een veralgemening van de slimme kilometerheffing in de drie gewesten.

Indien de sociale gesprekspartners van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven worden gehoord, dan zou het mobiliteitsbudget – zoals het wordt overwogen – tevens de duurzame mobiliteit moeten verbeteren en de intermodaliteit moeten bevorderen.

Ook innoverende oplossingen, die niet op een belasting maar eerder op een beloning zijn gebaseerd, kunnen – net zoals voor de omgekeerde tol – de autobestuurders bewust maken van het bestaan van alternatieven voor de auto.

De sociale gesprekspartners wachten met ongeduld op de mogelijkheid om via de actiefiches van GOOD MOVE alle oplossingen te kunnen ontdekken die in het nieuwe gewestelijk mobiliteitsplan worden overwogen.

Welkomstwoord van Philippe Vandenabeele, ondervoorzitter van de ESRBHG



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 verricht⁶.

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.

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*".

⁶ 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 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 Brusselse grondgebied te verbeteren.

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 vervuulende 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 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.

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!

Besluiten van Jan De Brabanter, voorzitter van de ESRBHG



Dames, Heren,

Het doel van dit colloquium was om de sociale partners in Brussel in staat te stellen om samen met de Brusselse overheden, de sprekers en uzelf, de deelnemers, na te denken over bepaalde pistes - op fiscaal en financieel vlak - die het mogelijk zouden maken om het gedrag van de gebruikers te wijzigen en om het verkeer in het Brussels Gewest vlotter te laten verlopen.

Philippe VANDENABEELE heeft het zeer goed verwoord: dit colloquium vindt plaats in een cruciale periode. De Regering werkt aan haar mobiliteitsproject "GOOD MOVE". Tevens heeft Philippe benadrukt dat de sociale partners mobiliteit op de voet volgen!

Uw bijdragen aan iedereen hebben het toegelaten om het debat te verrijken, dat meer dan ooit actueel is. In naam van de Economische en Sociale Raad dank ik u van harte hiervoor.

Natuurlijk dank aan alle sprekers, aan moderator Xavier TACKOEN, en meteen ook een dankwoord aan onze medewerkers van de ESR. Zij hebben gezorgd voor een prima verloop, een geschikte locatie, maar vooral voor een rijk panel van experts en opiniemakers. Dank u wel Johan, Marc, Siham en het hele team van de ESR!

Er gaat vrijwel geen dag voorbij of de Brusselse mobiliteit staat op één of andere manier in de actualiteit.

Deze week nog werden de verkeersproblemen in Brussel, met cijfers ter ondersteuning, vermeld als een rem op internationale investeringen in ons Stadsgewest (ik verwijs hier naar een Rapport van EY dat zopas is uitgebracht en dat verontrustende cijfers weergeeft).

In 2016 waren 3 op 4 bedrijven nog voorstander om te investeren in Brussel. Nu is dat teruggevallen naar 44%. "Brussel zou een troef moeten zijn, maar is dat niet" zegt Economieprofessor SLEUWAEGEN. Parijs, Londen en Berlijn zijn de 3 topsteden voor buitenlandse investeerders. Slechts 7% vermeldt Brussel in hun Top 3. Dit is onrustwekkend en een belangrijk signaal voor deze Regering.

De Pendelaar heeft het gedaan: hij zorgt voor de files want "de pendelaar" komt per definitie met de wagen - vraag is, wie zit er dan in de overvolle treinen?

De pendelaar dus. Maar wat valt er op te merken? De afgelopen jaren is het aantal pendelaars afgenomen. Ja, de inkomende pendelstroom naar Brussel is afgenomen. Wat er echter wel duidelijk is toegenomen, is het aantal bouwplaatsen waarvan het beheer moet worden verbeterd.

Maar laten we voorbijgaan aan deze verkeerskwesaties en terugkeren naar ons thema: de autobelasting. Hoe moet deze eruitzien? Ze moet in ieder geval eenvoudig blijven! Keep it simple and stupid? Of laten we eerder stellen "Keep it Simple and Smart".

Dirk DE SMEDT heeft het aangegeven: de besluiten van de Taskforce inzake de Brusselse autobelasting hebben dit beginsel bekrachtigd. Werkgevers en werknemers van het Gewest zijn voorstanders!

De autobelasting - Moet deze ten dienste staan van een betere luchtkwaliteit? Jazeker, en een betere mobiliteit zal één van de resultaten zijn. Maar moeten we nu echt de strijd aanbinden met alle auto's die diesel tanken? Moeten wij dieselwagens verbannen, verbieden, verdoemen? Wij weten dat dieselwagens vandaag als de grote boosdoeners worden afgeschilderd. En vooral die grote SUV's, misschien ook meteen de Porches en dikke BMW's?

Maar ernstig, moeten wij niet eerder objectieve normen van toelaatbare uitstoot hanteren en dan ook beter gaan controleren? Zowel diesel- als benzinevoertuigen moeten aan vervuilingnormen worden onderworpen. Het type auto, motor of zelfs het type brandstof heeft naar onze mening geen zin. Het resultaat telt, toch?

Célia DARRISSE (Projectleidster van de "Péage inversé" in Frankrijk en op basis van de "Omgekeerde Tol" in Nederland) heeft ons zeker aangetoond dat er goede of andere praktijken bestaan, die ons kunnen inspireren.

Er moet ook worden opgemerkt dat we nog geen alternatieven hebben om elektrische auto's echt aantrekkelijk en betaalbaar te maken. Waar zijn de elektrische laadpalen in de steden?

Er werd ook gesproken over de slimme kilometerheffing. Laten we er terloops op wijzen dat deze belasting in werkelijkheid al bestaat! Ja, ze bestaat in Brussel: momenteel enkel voor vrachtwagens. In de praktijk hoeft de haalbaarheid van het systeem niet meer te worden aangetoond. Het systeem werkt. Het is zeker voor verbetering vatbaar, maar het is nu al operationeel.

Moeten er nieuwe fiscale en fysieke grenzen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden ingevoerd?

Door een vorm van doorgangsrecht in te voeren? In een tijd waarin binnen de Europese Unie over de invoering van fysieke grenzen wordt gedebatteerd, moet deze kwestie met grote voorzichtigheid worden behandeld. In ieder geval is de economische wereld is er geen grote voorstander van, gezien deze invoering overigens over het algemeen ongunstig is voor douane- en administratieve belemmeringen.

Wat te denken van het mobiliteitsbudget? Deze hefboom is zeker veelbelovend, mits hij alle kansen krijgt. Op voorwaarde dat het mobiliteitsbudget gebruikt wordt voor producten en diensten die effectief tot de verbetering van de mobiliteit binnen Brussel bijdragen. Als we Mobiliteit als een dienst, Mobility as a Service, willen ontwikkelen, moeten we het mobiliteitsbudget ongetwijfeld optrekken. Xavier wees er terecht op dat een goede privaat-publieke samenwerking nodig is.

Frank WITLOX en Ralph DE JONG hebben ons een mooi beeld geschetst van hoe ze het in Gent, Antwerpen en Helsinki hebben aangepakt.

Ik dank u in het bijzonder dat u het debat met uw bijdragen hebt verrijkt. Ik denk dat we ons er allemaal van bewust zijn dat het verbeteren van de mobiliteit in en rond Brussel een prioriteit is. Ik twijfel er niet aan dat de gedachten die hier werden uitgedrukt en uw ideeën en ervaringen hieraan een concrete en positieve bijdrage kunnen leveren.

Dank ook aan Jean-Rodolphe DUS-SART van Brussel Mobiliteit voor het toelichten van de ambities van de Regering met het GOOD-MOVE-plan, dat momenteel wordt uitgewerkt en waarbij de sociale partners nauw betrokken zijn.

Tot slot: wij hopen dat u ook enkele dingen hebt meegenomen die kunnen bijdragen tot een positieve dialoog om te werken aan een betere mobiliteit. Op alle niveaus.

Hartelijk dank voor uw komst.



Het Tijdschrift van de Raad
September 2018 - n° 26

Periodieke publicatie van de
Economische en Sociale Raad voor
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

ESRBHG

Bischoffsheimlaan 26
1000 Brussel
02/205 68 68
02/502 39 54
cesr@esr.brussels

Verantwoordelijke uitgever:
Caroline Vinckenbosch

Lay-out en druk:
IPM printing nv - Ganshoren

Illustraties:
Omslag: Shutterstock
Dossier: ESRBHG / Shutterstock

Redactiecomité:
Dossier: Stéphanie Polet en Siham Chaouch
Vertaling: Rik Duynslager en
Eric Vanderheyden

