

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

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 Vandenaabeele 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.

Minister Vanhengel zou hiermee rekening moeten houden indien hij mee aan tafel zit bij de vorming van de volgende Brusselse Regering.

Wanneer er zich moeilijkheden voordoen, wijst de politieke wereld maar al te vaak een schuldige aan : de pendelaar.

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 verkeerskwesties 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 (Algemeen Directeur van Brussel Fiscaliteit) 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 Porsches 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 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. Xaviera wees er terecht op dat een goede privaat-publieke samenwerking nodig is.

Frank Witlox (Professor Economic Geography) en Ralph De Jong (MaaS) 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 Dussart 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.

Bedankt hiervoor.

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.

Dank aan iedereen.

Smakelijk. Er staat een buffet voor u klaar. Tot ziens !