

GOOD CHOICE

D.3 Middelen ontwikkelen om autobezit en autogebruik te ontraden

De ambitie is het bezit en gebruik van individuele voertuigen of bedrijfsvoertuigen voor vervoer voor eigen rekening te ontmoedigen om te voorkomen dat de auto systematisch wordt gebruikt en om openbare ruimte vrij te houden van langdurig parkeren. Naast de ontwikkeling en integratie van verplaatsingswijzen en diensten die een alternatief zijn voor het gebruik van de privéwagen (en die in het kader van de andere acties van het plan zijn ontwikkeld) moet men verschillende economische en fiscale instrumenten creëren en activeren. Deze maatregel is complementair met de ontwikkeling van nieuwe diensten (zie actie C.1) en met andere ontwikkelingsacties van het mobiliteitsaanbod..

Balans van de uitvoering door het gewest

Uitvoering van de acties

- | Geen info, nvt | Niet opgestart, niet aan de orde | Niet opgestart, maar wel aan de orde | Opgestart (studies) | Wordt momenteel uitgevoerd | Verwezenlijkt (voltooid of continu) |
|--|--|--------------------------------------|---------------------|----------------------------|-------------------------------------|
|  | | | | | |
| |  | | | | |
| |  | | | | |
| |  | | | | |
| |  | | | | |
|  | | | | | |
- Een hervorming van de autobelasting (verkeerstaks en belasting inverkeerstelling) uitwerken die autobezit (en het gebruik ervan) ontmoedigt en streeft naar een wagenpark dat lichter en minder vervuילend is, minder energie verbruikt en beter is aangepast aan de stedelijke omgeving (zie actie D.5). Deze belastinghervorming moet een beter gebruik van de auto mogelijk maken en er tegelijkertijd voor zorgen dat ze geen negatieve sociale gevolgen heeft.
 - De noodzakelijke begeleidende maatregelen voor de geobjectiverde doelgroepen bepalen
 - Een tool ontwikkelen waarmee de bevolking en kleine ondernemingen hun mobiliteitskosten kunnen berekenen, ook voor hun leveringen;
 - Het systeem van het "mobiliteitsbudget" binnen de ondernemingen ondersteunen, met name via bedrijfsvervoerplannen en de ontwikkeling van MaaS, en een hervorming van het systeem van bedrijfswagens door de federale overheid ondersteunen, om het hen toegekende belastingvoordeel te verminderen of zelfs op te heffen (zie actie E.2))
 - Professionals ondersteunen bij de overgang naar het gebruik van schonere leveringsmethoden voor lokale logistiek: elektrische voertuigen, bakfietsen, enz.
 - De ontwikkeling van deelsystemen voor (elektrische) bestelwagens ondersteunen om de uitrol van een adequaat logistiek aanbod (vloot en werking) mogelijk te maken

Analyse van de vooruitgang en obstakels

Momenteel neemt de gewestelijke autobelasting de vorm aan van een belasting bij aankoop (belasting op de inverkeerstelling - BIV) en een belasting op bezit (jaarlijkse verkeersbelasting - VB). De afgelopen jaren heeft het gewest de mogelijkheid onderzocht om een slimme kilometerheffing in te voeren (SmartMove-project) ter vervanging van de jaarlijkse verkeersbelasting. Het juridische concept en de operationele uitvoering van dit project voor de hervorming van de autofiscaliteit hebben goede vooruitgang geboekt: in 2021 werd een ontwerp van ordonnantie in eerste lezing voorgelegd aan de regering, de juridische kwesties met betrekking tot de verdeling van de bevoegdheden en de naleving van de AVG werden tot in detail geanalyseerd, het netwerk van ANPR-camera's dat nodig is voor de controle werd uitgebreid, de smartphoneapplicatie (die de gebruikstarieven in realtime berekent) werd getest door enkele honderden deelnemers, enz. Desondanks is dit hervormingsproject nog niet afgerond omdat er geen politiek akkoord over werd bereikt.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest biedt een gunstige omgeving voor gezinnen die om financiële redenen niet over een auto kunnen beschikken of die er geen wensen te bezitten. Dankzij de concentratie aan handelszaken en diensten en het openbaar vervoer kunnen veel gezinnen comfortabel leven zonder een auto. In zekere zin is elke uitbreiding en kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer mogelijk een sociale begeleidingsmaatregel. De niet-indexering van de tarieven sinds een tiental jaar en de vele sociale tarieven maken dat de MIVB bijzonder betaalbaar is voor gezinnen met een zeer bescheiden inkomen. Dat neemt niet weg dat er bij een hervorming van de autofiscaliteit (of het nu gaat om de invoering van een kilometerheffing of een andere wijziging van de verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling) meer aandacht moet uitgaan naar het progressieve karakter van de belasting op basis van de sociaaleconomische omstandigheden van de gemotoriseerde huishoudens. Brussel Mobiliteit heeft verschillende studies uitgevoerd om de potentiële doelgroepen en de variabelen die in deze context kunnen worden gebruikt beter te identificeren.

Ook het aantal auto's per huishouden is gedaald. Het aandeel Brusselse huishoudens met minstens één auto is gedaald van 47,5% in 2019 naar 45,5% in 2022. De inkrimping van het wagenpark wordt echter afgeremd door het stelsel van de bedrijfswagens. Tussen 2019 en 2022 is het aantal wagens in privébezit van Brusselse huishoudens met 5% gedaald terwijl het aantal bedrijfswagens met 8% gestegen is¹. Bovendien gebruiken huishoudens met een auto deze steeds minder vaak. In 2022 lag het aandeel van de auto bij de gemotoriseerde gezinnen op 41%, te vergelijken met 52% in 2010².

Toch tekenen zich enkele verontrustende trends af, zoals steeds zwaardere en imposantere auto's die steeds minder geschikt lijken voor de stedelijke omgeving. Deze problematiek wordt geanalyseerd door Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit.

Ter ondersteuning van de modale verschuiving in het kader van de Low Emission Zone heeft het gewest de [Brussel'Air-premie](#) ontwikkeld. Die kan worden verkregen bij schrapping van de nummerplaat. Deze premie, die naar eigen keuze benut kan worden, geeft gedurende maximaal twee jaar recht op het gebruik van mobiliteitsalternatieven om zich vlot en gratis door Brussel te verplaatsen. Het premiebedrag is hoger voor mensen met een laag inkomen. Leefmilieu Brussel beheert niet alleen de premie, maar biedt ook de diensten van een Mobility Coach aan, die informatie op maat geeft over de verschillende alternatieven voor de auto in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Er bestaan andere begeleidingsprojecten, zoals [Vélo Solidaire](#). Dit project wordt gefinancierd door Brussel Mobiliteit en wordt gedragen door Pro Velo, CyCLO en Les Ateliers de la rue Voot. Doel is om de drempel voor fietsgebruik in Brussel te verlagen. Daartoe richt het project zich tot Brusselse verenigingen waarvan de doelgroepen om culturele, sociale, economische of genderredenen nauwelijks de fiets gebruiken. In fiche D.4 komen nog andere begeleidingsmaatregelen aan bod.

Het kan vrij moeilijk zijn om alle mobiliteitskosten te bepalen die gepaard gaan met het bezit van een voertuig. Daarvoor bestaan nu twee hulpmiddelen. In 2023 ontwikkelde Leefmilieu Brussel een [Car cost calculator](#). Die maakt het mogelijk elektrische voertuigen te vergelijken met verbrandings-, hybride, aardgas- of bedrijfsvoertuigen in segmenten waar elektrische voertuigen beschikbaar zijn. Het is ook mogelijk twee elektrische voertuigen of een tweedehands elektrisch voertuig te vergelijken. Voor professionals werd in de context van het Cairgo Bike-project een [Impact Tool](#) ontwikkeld, waarmee de jaarlijkse uitstoot van voertuigen berekend kan worden evenals de mogelijke besparing die de vervanging van een voertuig door een bakfiets zou opleveren.

In het kader van actie D.7 over de verplaatsingsgeneratoren worden de Bedrijfsvervoerplannen (BVP) nauwgezet opgevolgd. Het meest recente rapport hieromtrent wijst erop dat een van de maatregelen die het meeste vooruitgang heeft geboekt tussen 2017 en 2021 "de

¹ (bron: Statbel)

² (bron: OVG 2022 en BELDAM 2010)

Geïllustreerde verwezenlijkingen

mogelijke combinatie van een bedrijfswagen met een openbaarvervoerabonnement (eventueel via een mobiliteitsbudget)” is. Leefmilieu Brussel heeft een Mobility & Fleet Facilitator aangesteld, die bedrijven helpt bij het beheer van hun mobiliteitsbudget. Het mobiliteitsbudget is trouwens ook een verplichting die het BVP oplegt voor bedrijven met meer dan 10 bedrijfswagens. Het aantal salarisswagens blijft echter toenemen: dat is in vijftien jaar tijd verdubbeld in België wegens een stijging van 272.000 begin 2007 naar 595.000 begin 2023 ([FOD Mobiliteit en Vervoer](#)). In 2007 had slechts 7,4% van de loontrekkenden een bedrijfswagen. In 2023 is dat opgelopen tot 14%.

Afgezien van de hervorming om de fiscale aftrekbaarheid van bedrijfsauto's alleen te behouden voor nulemissiemodellen, zijn er geen andere hervormingen doorgevoerd. Naast de problemen die dit belastingvoordeel al met zich meebrengt, zijn bedrijfsauto's vaak veel zwaarder dan andere voertuigen ([VIAS](#)). Deze toename in massa heeft een invloed op de verkeersveiligheid. Deze trend vormt het onderwerp van een gezamenlijke analyse door Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit.

In 2020 startte het gewest met het Cairgo Bike-project. Dit project, dat wordt gecoördineerd door Brussel Mobiliteit en gefinancierd met Europese middelen, is zowel op gezinnen als op professionals gericht. De bedoeling was om het ecosysteem te creëren dat nodig was voor het gebruik van de bakfiets door te voorzien in parkeerplaatsen, opleidingen, deelsystemen, premies, metingen van de impact op de blootstelling aan luchtvervuiling, enz. Het Cairgo Bike-project is een van de hefboomen voor de uitvoering van maatregel LOG 5 van de Shifting Economy. Sinds 2024 zijn de premies voor professionals opgenomen in de economische expansietoelagen. Brussel Mobiliteit heeft de begeleiding van professionals om over te stappen naar de bakfiets verlengd. Daarnaast heeft Pro Velo met financiële steun van Bloomberg Philanthropies en Brussel Mobiliteit nog een ander project opgestart, dat uitsluitend op gezinnen is gericht (Families on Bike).

In het kader van de Logistieke Green Deal heeft Brussel Mobiliteit zich er onder meer toe verbonden de ontwikkeling van deelsystemen voor elektrische bestelwagens te ondersteunen. Brussel Mobiliteit had samen met Leefmilieu Brussel een kandidatuur ingediend voor een Europees project rond dit thema met twee carsharingoperatoren. Aangezien het Europese project niet geselecteerd werd, wordt er momenteel nagedacht over andere financieringsbronnen, zowel op Europees als op gewestelijk niveau. De samenwerking binnen de Green Deal zorgt ook voor toenadering tussen gewestelijke actoren rond dit thema.



Cairgo Bike project



Brussel'Air Premie © Leefmilieu Brussel

Kerncijfers

- Beschikbare tools om de mobiliteitskosten te beoordelen: 2 tools in 2024
- Aantal Brussel'Air-premies toegekend in 2023: Bijna 1.200
- Resultaten van het Cairgo Bike-project:
 - Met de premie van Brussel Economie en Werkgelegenheid werden 331 Brusselse kmo's ondersteund bij de aankoop van hun bakfiets of fietskar.
 - 400 bakfietsen of fietskarren werden gedeeltelijk gesubsidieerd.
 - Totaalbudget van 950.000 euro van 2021 tot 2023 (400.000 euro Europese fondsen en 550.000 euro fondsen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, budget werd verhoogd vanwege het succes)
 - Via BePark en Parking.brussels werden 200 parkeerplaatsen voor bakfietsen aangelegd, op de openbare weg en openbare parkeerterreinen
 - Urbike heeft meer dan 300 professionals van 220 organisaties uit zeer uiteenlopende sectoren (openbare diensten, bouw, media en evenementen, enz.) opgeleid
 - Pro Velo heeft 447 huishoudens in 17 Brusselse gemeenten begeleid. 73% van de deelnemers was 6 maanden na de test overtuigd van de bakfiets. 62% van deze gezinnen heeft nu een bakfiets, heeft er een besteld of is van plan dat te doen.
- Percentage Brusselse huishoudens met minstens één auto: 45,5% in 2022 (tegenover 47,5% in 2019)
- Percentage loontrekkenden met een bedrijfswagen: 14% (tegenover 7,4% in 2007) (bron FOD Mobiliteit en Vervoer)



Om meer te weten te komen over de uitvoering van deze actie op lokaal niveau, kan u de volgende pagina's raadplegen over de uitwerking ervan zoals beoordeeld door de 19 gemeenten.



GOOD CHOICE

D.3 Middelen ontwikkelen om autobezit en autogebruik te ontraden

De ambitie is het bezit en gebruik van individuele voertuigen of bedrijfsvoertuigen voor vervoer voor eigen rekening te ontmoedigen om te voorkomen dat de auto systematisch wordt gebruikt en om openbare ruimte vrij te houden van langdurig parkeren. Naast de ontwikkeling en integratie van verplaatsingswijzen en diensten die een alternatief zijn voor het gebruik van de privéwagen (en die in het kader van de andere acties van het plan zijn ontwikkeld) moet men verschillende economische en fiscale instrumenten creëren en activeren. Deze maatregel is complementair met de ontwikkeling van nieuwe diensten (zie actie C.1) en met andere ontwikkelingsacties van het mobiliteitsaanbod.

Balans betreffende de uitvoering van de acties door de gemeenten

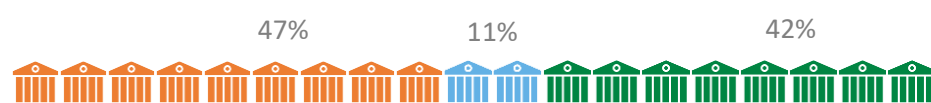
Acties voeren om mensen op de fiets te helpen (actie om ouderen te helpen, tandem om fietsverplaatsingen door PBM's te promoten, ontwikkeling van het fietstaxi-systeem, ...)

Gemiddelde : 2.89
Standaardafwijking: 1.20



Offrir Premies aanbieden of toekennen bij de aankoop/het onderhoud van een fiets of fietstoebehoren (fietsslot) om het gebruik van de fiets aan te moedigen en fietsdiefstallen te beperken

Gemiddelde : 1.89
Standaardafwijking : 1.94



Analyse van de vooruitgang en obstakels bij de uitvoering

In de meeste gemeenten worden wel acties gevoerd om mensen aan te moedigen de fiets te nemen. Meestal gaat het om communicatie- en/of sensibiliseringsacties. Financiële incentives worden slechts in minder dan de helft van de gemeenten aangeboden.

De meeste gemeenten organiseren ofwel sporadische evenementen (zoals de autoloze zondag) ofwel terugkerende evenementen om het fietsen aan te moedigen (Pro Vélo, Gracq, Vollenbike). Deze gemeenten organiseren allerlei activiteiten, zoals het testen van elektrische (bak)fietsen, reparatiewerkshops of opleidingen in de scholen.

De gemeenten die geen financiële incentives geven, doen dit niet om de volgende redenen:

- De invoering van dergelijke premies kan voor de gemeenten een zware administratieve last zijn, aangezien het beheer ervan veel middelen vergt.
- Bepaalde gemeenten willen een buitenkanseffect vermijden, d.w.z. dat de premie ten goede komt van personen die ze niet echt nodig hebben. Ze denken dat de premies terecht kunnen komen bij mensen die al van plan waren een fiets aan te schaffen of die van zichzelf al de financiële middelen hebben om dat te doen.
- Sommige gemeenten zijn van mening dat ze de inwoners niet meer moeten aanmoedigen om zich met de fiets te verplaatsen, maar dat ze zich veeleer moeten toelagen op het verstrekken van degelijke fietsinfrastructuur.
- Het gebrek aan budget kan een aanzienlijk obstakel vormen voor de invoering van premies, omdat de gemeenten er financiële middelen moeten voor uittrekken.

- Het feit dat lokale politici er nog niet om gevraagd hebben kan ook verklaren waarom sommige gemeenten nog geen fietspremies hebben ingevoerd.

In de gemeenten die premies toekennen, lopen de premiebedragen nogal uiteen, maar ze liggen doorgaans tussen 150 en 500 euro voor de aankoop van een elektrische fiets, een bakfiets of een elektrische bakfiets. Meerdere gemeenten bieden ook premies aan voor de aankoop van een fietsslot. Deze premies zijn doorgaans erg populair en er is geen extra publiciteit nodig om ze te promoten.

Kerncijfers

- In het kader van het Cairgo Bike-project en het onderdeel bestemd voor de gezinnen: Pro Velo heeft 447 huishoudens in 17 Brusselse gemeenten begeleid.

Goede praktijken

- Etterbeek, Sint-Pieters-Woluwe en Sint-Lambrechts-Woluwe bieden premies aan voor de aankoop van fietsbeveiligingsaccessoires. In Etterbeek neemt de premie de vorm aan van lokale "Broebel"-bonnen ter waarde van 5 euro, te gebruiken bij partnerhandelaars in de gemeente, voor een tussenkomst van 30% in het aankoopbedrag (en maximaal 50 euro voor sloten en 75% voor GPS-trackers). In Sint-Pieters-Woluwe is de premie bestemd voor de aankoop van een fietsslot, met een tussenkomst van 50% in de aankoopprijs (en maximaal 50 euro). In Sint-Lambrechts-Woluwe is de premie bestemd voor eigenaarsverenigingen die grond- of muurverankeringsystemen (zoals fietsbogen) plaatsen, fiets- of andere lokalen beveiligen met goedkeuring van de gemeente en de politie. De tussenkomst bedraagt 25% met een maximum van 500 euro.
- Sint-Pieters-Woluwe biedt haar inwoners een gemeentelijke premie aan als ze afstand doen van hun wagen. Deze loopt gedurende 5 jaar en is cumuleerbaar met de Brussel'Air-premie. De gemeente biedt ook een voordeel van 100 euro aan gebruikers van een carsharingsysteem (Cambio of Poppy)¹.
- In Sint-Pieters-Woluwe heeft de gemeente het programma **Buck-e** opgestart in vier gemeentelijke basisscholen (école du Chant d'Oiseau, Gemeentelijke School van het Centrum, école de Joli-Bois en basisschool Stokkel). Dit programma moedigt leerlingen aan om de weg van hun woonplaats naar de school en vice versa met andere vervoersmiddelen dan de wagen af te leggen (met de fiets, te voet, met het openbaar vervoer). Deze trajecten leveren punten ("bucks") op naargelang het aantal afgelegde kilometers. Deze punten hebben een geldwaarde (10 cent per punt) en kunnen gebruikt worden in verschillende lokale handelszaken.

¹ Beschikbare premies - Sint-Pieters-Woluwe (woluwe1150.be)