

Good Choice

D.4 Vervoertarieven variëren volgens het gebruik

De ambitie is om elke gebruiker bewust te maken van zijn of haar verplaatsingsgewoonten (keuze van de verplaatsingswijze, reistijd, invloed van de verplaatsingswijze op het milieu en de opstoppen, enz.) om hem of haar aan te moedigen zijn of haar mobiliteitskeuzes te rationaliseren en te controleren en het gebruik van efficiëntere of meer geschikte verplaatsingswijze(n) afhankelijk van het moment en de plaats aanmoedigen..

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)
----------------	----------------------------------	--------------------------------------	---------------------	----------------------------	-------------------------------------

Op progressieve, flexibele en gecoördineerde wijze een slimme kilometerheffing invoeren (op nationale (zie actie E.3) en grootstedelijke schaal), die het mogelijk maakt de heffing aan te passen aan het aantal afgelegde kilometers, het moment van verplaatsing en het type weg (en ook in functie van de milieueffecten van het voertuig);

Alle bestaande en toekomstige technologieën (LEZ op gewestniveau, Viapass op intergewestelijk niveau...) ontwikkelen en gebruiken binnen de bevoegdheden van het BHG om een slimme fiscaliteit in te voeren die de tarifiering moduleert volgens het gebruik van het voertuig. Het huidige stelsel van de verkeersbelasting zal herzien worden in het licht van de doelstellingen van de lage-emissiezone (LEZ) en zal voortbouwen op deze technologie. Het nieuwe stelsel zal van toepassing zijn op alle voertuigen die in Brussel rijden en zal gekoppeld worden aan het gebruik om opstoppen te beperken, in het bijzonder tijdens de spitsuren. Daartoe zal de regering haar ANPR-cameranetwerk ontwikkelen (ANPR: Automatic Number Plate Recognition of automatische nummerplaatherkenning). Deze belastinghervorming moet een beter gebruik van de auto mogelijk maken en er tegelijk voor zorgen dat ze geen negatieve sociale gevolgen heeft.

De nodige begeleidende maatregelen voor de geobjectiveerde doelgroepen identificeren;

De uitgaven van de Brusselaars verminderen door passende begeleidende maatregelen te treffen (subsidies, huisvestingspremies, vastgoedstimulansen voor bedrijven, premies voor leveringen per fiets) om ongewenste sociaaleconomische gevolgen te compenseren

De budgettaire impact op de exploitatie van het openbare wagenpark analyseren (kosten van de tarifiering, mogelijke aankoop van alternatieve voertuigen zoals bakfietsen...)

Een geïntegreerde tarifiering van de openbaar vervoernetten ontwikkelen om de intermodaliteit en het gecombineerd gebruik van de verschillende openbaar vervoernetten te optimaliseren in overleg met de andere gewesten (zie actie E.3 en C.1) en om het gebruik van middelen (infrastructuur, rollend materieel) te optimaliseren

Een sociaal tariefbeleid invoeren voor het openbaar vervoer en de kosteloosheid voor bepaalde doelgroepen onderzoeken.

Analyse van de voortgang en obstakels

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 bij 800 personen in 2023, enz. Desondanks is dit hervormingsproject nog niet afgerond omdat er geen politiek akkoord over werd bereikt.

Er werd met de andere gewesten overlegd over het ontwerp van kilometerheffing. De andere gewesten hebben echter benadrukt dat ze niet van plan waren een vergelijkbaar systeem in te voeren voor personenwagens, noch op nationaal, noch op grootstedelijk niveau. Daarom was het niet mogelijk om tijdens deze regeerperiode een gezamenlijk project uit te voeren. Het Vlaams Gewest heeft echter beslist te zullen onderzoeken of Viapass uitgebreid kan worden naar bestelwagens.

Als begeleidingsmaatregel voor de modale verschuiving in het kader van de Low Emission Zone heeft het gewest de [Brussel'Air-premie](#) ingevoerd, die Brusselaars kunnen verkrijgen als ze hun nummerplaat laten schrappen. 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 binnen het Gewest te verplaatsen. Het premiebedrag werd opwaarts herzien 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. De budgettaire impact van de kilometerheffing op het gebruik van overheidsvoertuigen werd niet onderzocht. In het kader van de LEZ heeft Leefmilieu Brussel echter een [verslag](#) opgesteld over de budgettaire impact van de uitfasering van verbrandingsmotoren voor overheidsinstellingen. Tot slot biedt Brussel Mobiliteit in het kader van zijn subsidiegids de gemeenten een subsidie aan voor de aankoop van bakfietsen.

In december 2022 beschikten 570.000 personen over een gratis abonnement of een abonnement aan (sterk) verlaagde prijs. Gratis abonnementen of abonnementen met korting worden uitgegeven op basis van criteria zoals leeftijd en/of sociaaleconomische situatie. Aan deze abonnementen zijn geen voorwaarden verbonden met betrekking tot de woonplaats, dus ook talloze niet-Brusselaars kunnen ze verkrijgen (met uitzondering van het nieuwe abonnement aan 12 euro/jaar voor jongeren tussen 18 en 24 jaar). Bovendien werden de abonnementen van de MIVB sinds 2014 niet meer geïndexeerd. Als het jaarabonnement zou zijn geïndexeerd volgens de index van de consumptieprijs (127,3 sinds 2013), zou het nu 635 euro kosten. Met andere woorden, een abonnement kost vandaag feitelijk 21% minder dan tien jaar geleden, en dat voor een dienstverlening die sterk verbeterd is op het gebied van de frequentie, de dekking van het net, het comfort en de toegankelijkheid.

Bovenop deze dienst heeft het gewest in 2023 ook 38.149 taxicheques gesubsidieerd (elke cheque heeft een waarde van 5 euro). Deze cheques worden uitgereikt aan personen met een handicap en met een BVT-statut of op basis van leeftijd en een attest van ongeschiktheid om het openbaar vervoer te gebruiken.

Op het vlak van tariefintegratie voor het openbaar vervoer werd een belangrijke stap gezet met de lancering van de Floya-applicatie in 2023. Alle beschikbare informatie te vinden in de fiches E.3 en C.1.

Kerncijfers

- Invoering van een tariefsysteem: /
- Gratis voor specifieke doelgroepen: Raadpleeg de [pagina](#) met de voorkeurtarieven van de MIVB

Geïllustreerde verwezenlijkingen



Screenshot van de pagina van de MIVB over de beschikbare voorkeurtarieven

Omdat deze actie veeleer van gewestelijke aard is, wordt de uitvoering ervan niet op gemeentelijk niveau geëvalueerd.