

MEMORANDUM VOKA

Brusselse
metropool

Lokale Verkiezingen 2018

De mondiale toekomst
van Brussel start lokaal

September 2018



Metropolitan

INHOUD

Inhoud/colofon	2
Woord vooraf	3
Samenvatting alle voorstellen	4
Mobiliteit	6
Ruimte	8
Talent	10
Internationaal & smart city	12
Governance	14

COLOFON

VOKA METROPOLITAN

DIT MEMORANDUM IS HET RESULTAAT VAN EEN BREDE CONSULTATIE VAN DE LEDEN VAN VOKA METROPOLITAN, ACTIEF IN HET BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE GEWEST.

REDACTIE: JAN VAN DOREN, DIRECTEUR VOKA METROPOLITAN

VORMGEVING: KRIS TIMMERMANS, JOLIEN VANDEVEN, COMMUNICATIEDIENST

DRUKWERK: ARTOOS GROUP

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: JEAN-PAUL VAN AVERMAET, I.O.V. VOKA VZW, KONINGSSTRAAT 154-158, 1000 BRUSSEL

CONTACT: JAN.VANDOREN@VOKA.BE



WOORD VOORAF

Wereldwijd clusteren burgers en bedrijven zich steeds meer rond grootstedelijke centra. De concentratie van bedrijven en werknemers brengen manifeste schaalvoordelen met zich mee. En biedt een netwerk voor uitwisseling van ideeën, samenwerking en innovatie. Stedelijke metropolen zijn de drijvers van de economie in de 21^{ste} eeuw.

Van alle stedelijke centra in België is de Brusselse metropool bij uitstek de meest internationale. Dat heeft vooral te maken met de aanwezigheid van internationale instellingen, met de EU in het bijzonder. De aanwezigheid van een luchthaven met goede internationale verbindingen is daarbij cruciaal. Internationale attractiviteit is de sleutel voor succes.

De Brusselse metropool staat sterk in kennisgedreven activiteiten zoals zakelijke en financiële diensten, ICT, hoofdkantoren en met de EU-gelieerde activiteiten. Die activiteiten trekken hooggeschoold talent aan. Ze vormen ook een bloeiende scène voor gedreven starters en leiden tot jobs in transportdiensten, horeca, onthaal, shopping, vrijetijdsdiensten... Vele jonge professionals uit Vlaanderen voelen zich aangetrokken tot Brussel, geboeid door de jobopportunities en de stedelijke voorzieningen.

De Brusselse metropool heeft wel te kampen met belangrijke uitdagingen. De structurele files wegen op de aantrekkingskracht voor bedrijven en de leefbaarheid voor bewoners. De uitdaging rond mobiliteit wordt de komende jaren bijzonder prangend, met de vele werven die gepland zijn: werken aan de ring, Brabantnet, renovatie van tunnels, aanleg fietswegen, omvorming toegangswegen tot stadsboulevards... Op termijn kunnen die de mobiliteit verbeteren, maar de komende jaren dreigen ze extra problemen te veroorzaken.

De bevolkingsgroei zet druk op schaarse ruimte. De noodzakelijke (her)ontwikkeling van bedrijvenzones dreigt daardoor in het gedrang te komen. Het blijft belangrijk om ook binnen het Brusselse gewest bedrijven en jobs verder te ontwikkelen. Een gezonde stedelijke ontwikkeling vergt een mix van wonen en werken. Wonen in de buurt waar je werkt, zorgt voor minder mobiliteitsproblemen. Leefbaarheid en economische attractiviteit kunnen elkaar alleen versterken in de stad van de 21^{ste} eeuw.

De Brusselse metropool moet zo veel mogelijk burgers een toekomst bieden: pendelaars en inwoners uit alle wijken en groepen. Ondanks de aanzienlijke daling van de jeugdwerkloosheid in de voorbije jaren, zijn nog te veel jongeren werkloos. Er blijft een grote groep langdurige werkzoekenden. Er is een enorme mismatch van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt en een gebrek aan mobiliteit over de gewestgrenzen heen.

Politieke versnippering in de Brusselse metropool belemmert een slagvaardige aanpak van de grote uitdagingen en veroorzaakt extra kosten door een te uitgebreid bestuursapparaat. Een meer metropolitaanse aanpak dringt zich op.

De Brusselse metropool heeft een beloftevolle toekomst in de mondiale economie, die voor haar inwoners en alle burgers in dit land welvaart kan brengen. Willen we de troefkaart van de Brusselse metropool niet uit handen geven, dan is er dringend actie nodig. Die begint lokaal, in domeinen zoals mobiliteit, ruimtelijke ordening, onderwijs en arbeidsmarkt, internationale aantrekkelijkheid en bestuurlijke organisatie. We formuleren in dit memorandum een reeks aanbevelingen in elk van die domeinen, gericht aan de lokale besturen in het Brusselse gewest. Ook zij kunnen hun bijdrage leveren.

JEAN-PAUL VAN AVERMAET
voorzitter Voka Metropolitan



20 PRIORITEITEN VOOR DE BRUSSELSE METROPOOL

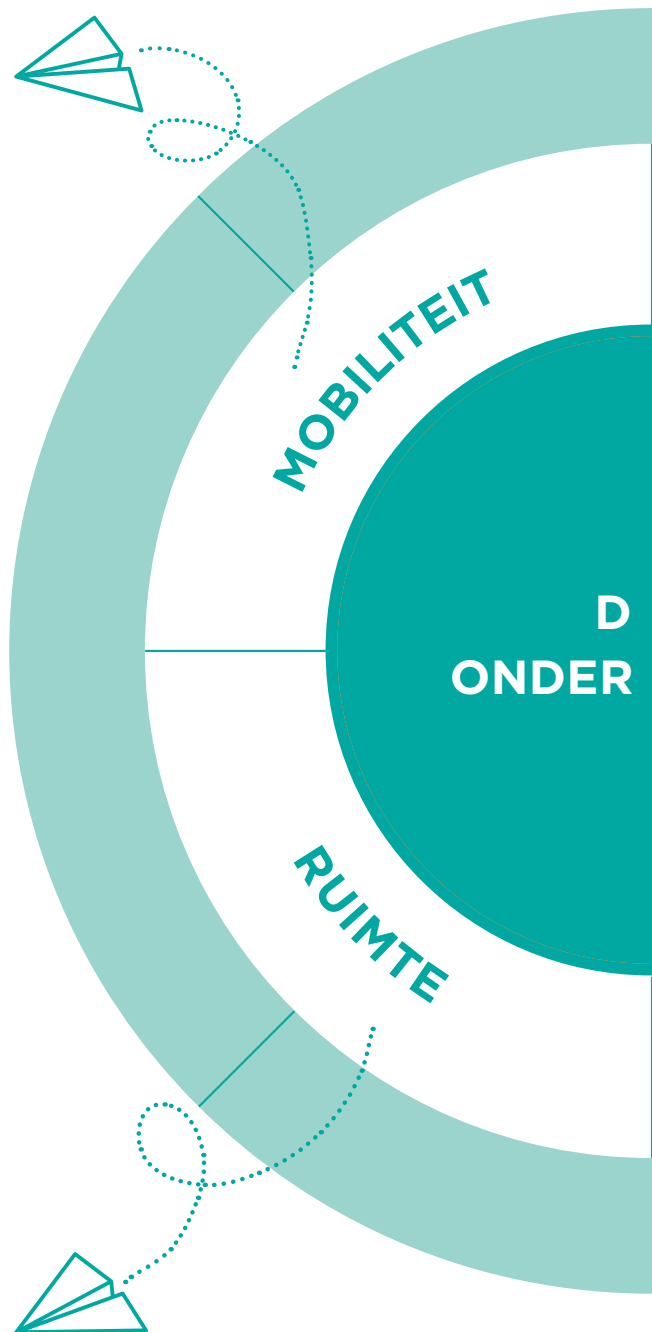
MINIMUMVEREISTEN VOOR EEN BELEID ROND ONDERNEMERSCHAP

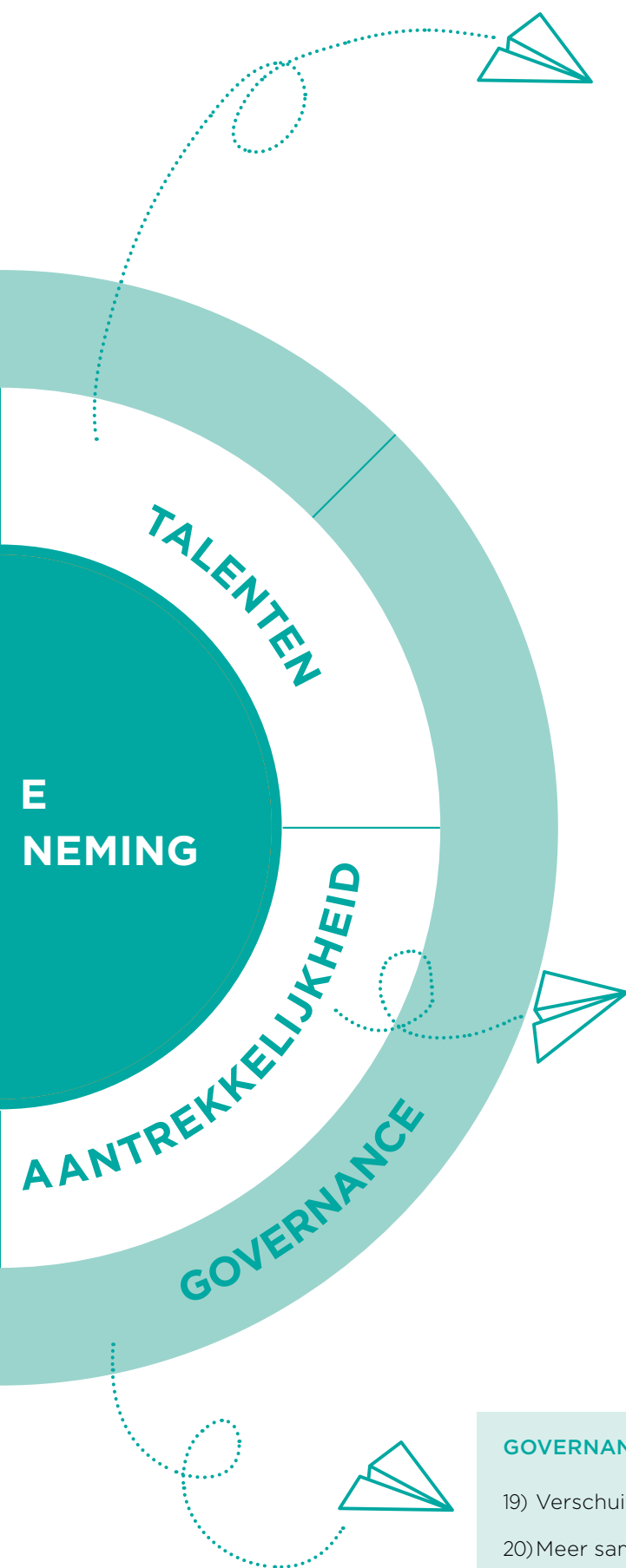
MOBILITEIT

- 1) Verdere harmonisering gemeentelijk parkeerbeleid
- 2) Medewerking voor aanleg overstapparkings
- 3) Stadsdistributie efficiënter organiseren
- 4) Bereikbaarheid bedrijvzones in buitenwijken en rand verbeteren
- 5) Realisatie van betere fietsvoorzieningen
- 6) Betere coördinatie van wegenwerken

RUIMTE

- 7) Versnellen lopende projecten
- 8) Monitoring vraag en aanbod bedrijventerreinen en -panden
- 9) Integratie stedenbouwkundige en milieuvergunning





TALENTEN

- 10) De gemeenten dragen bij tot een betere schoolinfrastructuur
- 11) De gemeenten dragen bij tot activering werkzoekenden

AANTREKKELIJKHEID

- 12) Loker lokale economie
- 13) Fiscaal pact gewest-gemeenten
- 14) Globale aanpak projecten 'smart city'
- 15) Meer laadinfrastructuur voor elektrische wagens
- 16) Uitrol 5G mogelijk maken
- 17) Meewerken aan stabiel werkingskader voor de nationale luchthaven
- 18) Onthaal expats

GOVERNANCE

- 19) Verschuiving bevoegdheden van gemeente naar gewest
- 20) Meer samenwerking met de privésector en uitbesteding van taken aan de privé

MOBILITEIT

WAT IS HET PROBLEEM?

De Brusselse metropool kreunt onder een enorme filelast. Autobestuurders verliezen jaarlijks gemiddeld zowat 40 uur in files rond de hoofdstad. De hardnekkige en toenemende congestie op de wegen naar en in Brussel vormt een steeds grotere handicap voor de economische ontwikkeling van de metropool. Bedrijven trekken weg uit het centrum naar de brede rand omwille van de moeilijke bereikbaarheid. De mobiliteitsproblemen wegen ook op de internationale aantrekkelijkheid. De mobiliteitsproblematiek heeft in belangrijke mate te maken met de uitgebreide pendel naar en van Brussel, het belangrijkste tewerkstellingscentrum van het land. In het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest wordt bijna de helft van de ruim 700.000 jobs ingevuld door pendelaars. Van de circa 350.000 pendelaars komt ruim de helft met de wagen. Dat geeft aanleiding tot congestie op belangrijke verkeersassen naar Brussel en dan vooral de Brusselse ring, versterkt door de vele incidenten die het gevolg zijn van een slechte weginrichting. En de renovatie van de tunnels in het Brusselse gewest veroorzaken nog bijkomende hinder.

Ook binnen Brussel worden woon-werkverplaatsingen nog steeds voor circa 40% met de wagen gedaan, wat heel hoog is gelet op de korte afstanden en de aanwezigheid van een dicht netwerk van openbaar vervoer. Bepaalde zones in het Brusselse gewest blijken moeilijker bereikbaar te zijn met het openbaar vervoer, vooral in de buitenwijken. De fiets is maar goed voor 4% van de verplaatsingen binnen Brussel. Opmerkelijk is de toenemende pendel van Brusselaars naar de rand, waarvan ongeveer 70% de wagen gebruikt. Bedrijvenzones in de rand zijn vaak moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer vanuit Brussel.

De filelast wordt verder vergroot door de distributiestromen van goederen, nodig voor de beleving van een grootstad. Die stromen zijn toegenomen door de opgang van de e-commerce. Er zijn projecten van stadsdistributie opgezet in de Brusselse metropool, maar er is geen coherent beleid voor het hele gewest.

Een specifiek probleempunt voor de Brusselse metropool is het gebrek aan een geïntegreerd aanbod van openbaar vervoer. Ook de gebrekkige afstemming van wegenwerken in de metropool zorgt voor extra files.

De voorbije jaren werd bijkomend geïnvesteerd in randparkings, waar automobilisten kunnen overschakelen op openbaar vervoer. Maar heel wat projecten moeten nog worden gerealiseerd. Bovendien is het belangrijk om pendelaars al dichtbij huis, dus op afstand van Brussel, een overstapparking aan te bieden aan een knooppunt met het openbaar vervoer.

Brussel kent ook veel parkeerproblemen. Er zijn de voorbije jaren al stappen gezet naar de stroomlijning van het gemeentelijk parkeerbeleid. 16 van de 19 gemeenten hebben hun parkeerreglement aangepast aan het kader opgelegd in de gewestelijke ordonnantie. Zeven gemeenten hebben de controle en inning gedelegeerd naar het gewestelijk agentschap parking.brussels. Maar er is nog geen coherente aanpak van het parkeren voor het hele gewest. De gemeenten hebben nog steeds de keuze van de parkeerzones, met de daaraan verbonden tarieven, en beslissen over vrijstellingskaarten. In bepaalde gemeenten worden bedrijven geconfronteerd met een gebrek aan parkeermogelijkheden of zware kosten voor parkeerplaatsen, zonder over voldoende alternatieven voor de wagen te beschikken.

WAT VERWACHTEN WE VAN DE LOKALE BESTUREN?

1) *Verdere harmonisering gemeentelijk parkeerbeleid*

Alle Brusselse gemeenten dienen hun parkeerreglement aan te passen aan het regionaal kader. Er is nood aan een coherent beleid voor parkings voor bedrijven over het hele gewest. Waar er weinig goede alternatieven via het openbaar vervoer mogelijk zijn, is het belangrijk dat een onderneming over betaalbare parkeerplaatsen voor medewerkers beschikt. Dat kan deels via eigen investeringen in parkeergelegenheid, deels in gebruik van parkeerplaatsen langs de openbare weg. Daarnaast moeten de gemeenten, het gewest en private actoren meer samenwerken om beschikbare parkeerterreinen te delen, op basis van een goede matching van vraag en aanbod.

2) *Medewerking voor aanleg overstapparkings*

De Brusselse regering formuleerde de ambitie om 10.000 plaatsen extra te voorzien voor Park & Ride. Die ambitie dient de komende jaren

zo snel mogelijk te worden gerealiseerd. Van de betrokken gemeenten verwachten we een constructieve medewerking voor een snelle realisatie.

De Vlaamse regering van haar kant heeft een planning gemaakt voor de uitbouw van overstapparkings aan knooppunten van openbaar vervoer in het Vlaamse gewest. Het gaat om 7.500 fiets- en 5.000 autoparkeerplaatsen rond 45 stopplaatsen van het openbaar vervoer in de ruime Vlaamse Rand. Daarnaast zijn er nog 600 auto- en 450 fietsparkeerplaatsen gepland in Vlaanderen, aan 15 NMBS-stations rond Antwerpen, Gent en in Vlaams-Brabant. Het komt er op aan die snel te realiseren.

3) Stadsdistributie efficiënter organiseren

De Brusselse gemeenten en het gewest moeten hun regels over de stadstoegang (venstertijden, tonnagebeperkingen e.a.) maximaal harmoniseren, binnen een gewestelijk kader. Daarbij moeten ze meer mogelijkheden creëren voor leveringen 's nachts of in de dagrand.

Het gewest en de gemeenten stroomlijnen hun beleid rond laad- en losplaatsen voor vrachtwagens, met het oog op enerzijds maximale bereikbaarheid van bedrijven die moeten beleverd worden, en anderzijds beperking van de hinder voor het verkeer.

Aan de rand van het Brusselse gewest worden stadsdistributiecentra ingericht, van waaruit goederenstromen naar het centrum gebundeld kunnen worden en/of overgenomen kunnen worden door bestelwagens of cargofietsen. Dichter bij het stadscentrum is er nood aan kleinere depots, dicht bij de klant. Van de betrokken Brusselse gemeenten wordt hier een goede samenwerking met het gewest verwacht.

4) Bereikbaarheid bedrijvzones in buitenwijken en rand verbeteren

Om deze bedrijvzones beter bereikbaar te maken nemen de betrokken gemeenten samen met het gewest initiatieven om de bediening met het openbaar vervoer (MIVB) te verbeteren.

Het Brusselse en Vlaamse gewest gaan samen in versneld tempo werk maken van de aanleg van de luchthaventram (Brabantnet), met de medewerking van de betrokken gemeenten.

Het Brusselse en Vlaamse gewest en de

betrokken gemeenten werken samen met bedrijven uit de betrokken zones om oplossingen te vinden voor een snelle overbrugging van de 'last mile' tussen haltes van het openbaar vervoer en de betrokken bedrijven.

5) Realisatie van betere fietsvoorzieningen

Het gewest tekent een kader uit voor de verbetering van de fietsverbindingen binnen het Brussels gewest, met een goede aansluiting op de fietswegen vanuit Vlaanderen naar Brussel. Dat kader is richtinggevend voor de inrichting van fietsverbindingen door de gemeenten.

6) Betere coördinatie van wegenwerken

De Brusselse gemeenten en het gewest organiseren een optimale afstemming van de wegenwerken waar ze bij betrokken zijn, zowel naar timing van werken als naar begeleidende maatregelen om de hinder te beperken. Zij organiseren ook overleg met het Vlaamse gewest en de betrokken Vlaamse gemeenten, wanneer de werken een belangrijke impact op het verkeer van Vlaanderen naar Brussel hebben. De afstemming geldt ook voor werken van openbare vervoersmaatschappijen en nutsmaatschappijen, of private bouwerven met een belangrijke verkeersimpact.



RUIMTE

WAT IS HET PROBLEEM?

De Brusselse metropool kende de voorbije jaren een sterke demografische groei. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest telt ongeveer 1,2 miljoen inwoners, het hoogste aantal ooit. Die bevolkingsgroei zal zich de volgende decennia nog verderzetten. Die demografische groei zet druk op de schaarse ruimte in een sterk verstedelijkt gebied. Het richt het beleid op de verdichting en de ontwikkeling van nieuwe woonzones. Dat dreigt ten koste te gaan van de ontwikkeling van nieuwe bedrijvzones.

Anderzijds is er een toenemende vraag naar ruimte voor bedrijven. Een sterk toegenomen bevolking zorgt ook voor een grotere bedrijvigheid: meer inwoners hebben nood aan goederen en diensten voor hun levensonderhoud en comfort, moeten zich kunnen verplaatsen, veroorzaken afval dat moet worden verwerkt, investeren in huisvesting... Daarnaast zet de trend zich verder van de toenemende clustering van bedrijven rond grootstedelijke centra en metropolen.

Een specifiek probleem is de mismatch van vraag en aanbod op de kantorenmarkt. Het bestaande aanbod is vaak verouderd en niet langer aangepast aan de nieuwe behoeften. Nieuwe projecten zijn vooral op zoek naar locaties die goed bereikbaar zijn, ook met het openbaar vervoer, en waar in de buurt ook voorzieningen zijn die het werken er aantrekkelijk maken (horeca, opleidings- en ontmoetingscentra, vrijetijdsvoorzieningen...). Er wordt meer en meer gestreefd naar het vermengen van de kantoor- en de woonfunctie.

De aanvraag van vergunningen voor de bouw en exploitatie van ondernemingsactiviteiten is complex en tijdrovend. Dat heeft onder meer te maken met het feit dat verschillende overheden en administraties bij de procedure betrokken zijn. Er geldt een aparte procedure voor de stedenbouwkundige vergunning en de milieuvergunning. Voor tal van projecten is tevens het advies van de brandweer vereist. Voor de aanvraag van een vergunning moet men al die procedures apart doorlopen. Dat geeft aanleiding tot extra rompslomp en vertragingen.

WAT VERWACHTEN WE VAN DE LOKALE BESTUREN?

7) *Versnellen lopende projecten*

De voorbije jaren werden enkele grote projecten voor de ontwikkeling van bedrijvzones geïnitieerd, waarvan sommige nog in de studiefase zitten, anderen in de fase van de vergunningsaanvraag. De meeste van die projecten situeren zich aan de rand van Brussel, vaak deels buiten het Brusselse gewest. De komende legislatuur dienen de betrokken gewesten en gemeenten samen prioritair beslissende stappen te zetten in de volgende dossiers, telkens met focus op een bepaald type van bedrijvigheid.

Heizelplateau: toerisme en congressen

De voorziene herontwikkeling van deze site voor toerisme, conferenties, shopping, sport en vrije tijd moet worden verdergezet. Het project NEO vormt daartoe een goede aanzet, maar het is belangrijk dat het gepaard gaat met flankerende maatregelen om de mobiliteit te verzekeren.

Kanaalzone – BUDA: watergebonden, logistiek, lichte maakindustrie

De oude industriële BUDA-zone aan het kanaal in de Noordrand van en in Brussel moet worden ontwikkeld tot een zone voor een eerder watergebonden, logistieke functie, of lichte maakindustrie. Op het aansluitende reconversiegebied Vilvoorde-Machelen kan ook werk worden gemaakt van handel en diensten, die meer verweven worden met de woonfunctie. De samenwerking tussen de gemeenten Brussel, Vilvoorde en Machelen, evenals de provincie Vlaams-Brabant en Brusselse regionale diensten is noodzakelijk om een voldragen masterplan uit te rollen. Daarbij moet de BUDA-zone ook aansluiten met de zone Schaarbeek-Vorming (het vroegere rangeerstation van de NMBS).

Schaarbeek-Vorming: logistiek en distributie

In juni 2013 werd de ontwikkelingsvisie op lange termijn, het 'Richtschema' voor de site van Schaarbeek-Vorming goedgekeurd door de Brusselse regering. Er zou onder meer een groot multimodaal logistiek centrum moeten komen, aangesloten op de spoorweg en eventueel verbonden met Brucargo. Het Federale Fonds voor Spoorweginfrastructuur bezit het grootste deel van de terreinen, Infrabel een kleiner deel. Na de sanering worden de gronden overgedragen aan het Brusselse gewest, dat



er samen met de Haven van Brussel twee logistieke centra zal bouwen. Intussen zijn er werken op de site gestart, maar de sanering zou nog jaren in beslag nemen. Er moet versneld werk worden gemaakt van de herontwikkeling, met voldoende ruimte voor logistiek en met een goede aansluiting op het spoorwegennet, ook doorheen Brussel, evenals het kanaal en Brucargo. Daarvoor moet een masterplan worden opgesteld, waarin ook de BUDA-zone in Vilvoorde-Machelen wordt betrokken. Het Vlaamse en Brusselse gewest moeten hier samen aan werken.

Europese Boulevard: van hoofdkantoren tot onderzoek en distributiecentra

In het kader van het TOP-Noordrand (territoriaal ontwikkelingsplan) werken de Vlaamse en Brusselse administratie samen aan een gemeenschappelijke ontwikkelingsstrategie. Eén van de speerpuntzones is de zogeheten 'Europese Boulevard': de zone tussen Brussel en de luchthaven, langs de Leopold III-laan en de A201. Langs die as liggen verschillende bedrijventerreinen. Met een betere bereikbaarheid en een verruiming van de bestemmingsmogelijkheden kunnen die zones aantrekkelijker worden gemaakt voor hoofdkantoren, financiële en zakelijke diensten, farmaproductie en distributie, ICT, onderzoekscentra, hoogwaardige autoindustrie en Europese distributiecentra. Er moet een overkoepelende, intergewestelijke, ruimtelijk-economische strategie komen voor het gebied. Bijkomende investeringen zijn nodig voor een betere bereikbaarheid, o.m. met het realiseren van de luchthaventram.

Reyers-site: nieuwe mediacluster

De Brusselse regering keurde dit jaar een

masterplan goed voor de ontwikkeling van een nieuwe wijk op de 20 hectare van de VRT/RTBF-site aan de Reyerslaan. Het plan voorziet in nieuwe gebouwen voor de VRT en RTBF, een ontwikkelingspool voor mediabedrijven, 2.000 tot 3.000 nieuwe woningen en nieuwe openbare groene ruimte. Er is een mediacentrum gepland, een innovatieplatform voor de media- en audiovisuele sector, en lokalen voor een opleidingsinstelling. De realisatie van het project wordt de komende jaren uitgerold.

8) **Monitoring vraag en aanbod bedrijventerreinen en -panden**

De lokale besturen werken samen met de gewestelijke diensten, waaronder CityDev, en de privésector aan een accurate inventarisatie van terreinen en panden die nog voor bedrijven kunnen ontwikkeld worden. Denk aan de terreinen van publieke maatschappijen NMBS, Infrabel, Federaal Fonds Spoorweginfrastructuur en B-Post. Daarbij wordt vraag en aanbod op het niveau van het Brusselse gewest systematisch gemonitord, met een analyse van de mismatch tussen vraag en aanbod.

9) **Integratie stedenbouwkundige en milieuvergunning**

De procedures voor een stedenbouwkundige en een milieuvergunning in het Brusselse gewest moeten worden geïntegreerd in één procedure, naar het voorbeeld van de omgevingsvergunning in het Vlaamse gewest. Daarbij moet men parallelle procedures en onderzoeken, die elkaar veelal overlappen, vermijden en termijnen inkorten. Een belangrijke eerste stap is de inrichting van een digitaal platform, waar aanvragen online kunnen worden ingediend en alle documenten worden gedeeld met alle betrokken administraties.

TALENT

WAT IS HET PROBLEEM?

Brussel is een economisch centrum, waar meer dan 700.000 mensen dagelijks aan de slag zijn. Tegelijk kent Brussel onder zijn inwoners een aanzienlijke werkloosheid van ongeveer 15%. Die paradox wordt in belangrijke mate verklaard door de mismatch op de Brusselse arbeidsmarkt tussen de gevraagde profielen en de kwalificaties van de werkzoekenden. Nagenoeg 60% van de jobs in Brussel gaan naar hoger geschoolden, terwijl amper 14% van de Brusselse werkzoekenden een diploma hoger onderwijs heeft. Nagenoeg een kwart heeft alleen het lager onderwijs doorlopen en ruim 40% heeft een buitenlands diploma zonder gelijkwaardigheid.

De beperkte scholingsgraad van de Brusselse beroepsbevolking heeft onder meer te maken met de hoge schooluitval van jongeren in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Er is in het gewest een gebrek aan capaciteit en kwaliteit van de onderwijsinfrastructuur en van het onderwijsaanbod. Zeker als men let op de sterke toename van het aantal jongeren en de bijzondere zorg nodig voor taalverwerving en integratie in een heel diverse bevolking.

De voorbije jaren spanden Actiris en VDAB zich meer en meer in voor opleiding en begeleiding van werkzoekenden. Met de steun van de EU kregen alle jongeren de voorbije jaren via Actiris een opleiding, begeleiding of stage. Dat zorgde voor een daling van de jeugdwerkloosheid. Al blijft die hoog. Daarnaast is er ook een groep langdurig werklozen buiten de jongeren. Die groep wordt onvoldoende geactiveerd. In 2017 werden door Actiris amper 152 sancties opgelegd aan Brusselse werklozen die te weinig inspanningen leverden om werk te zoeken of te weinig meewerkten aan hun begeleiding. Bijkomend probleem is het arsenaal van organisaties die in het Brusselse gewest opleiding en bemiddeling voor werkzoekenden organiseert. Dat leidt tot heel wat overlappingsen en een inefficiënte inzet van middelen.

De Brusselse beroepsbevolking wordt gekenmerkt door de sterke aanwezigheid van vreemdelingen. Zowat drie vierde van de beroepsactieven is van buitenlandse afkomst. De groep buitenlanders van niet-Europese origine kampt met een hoge werkloosheid van ongeveer 25%. Een belangrijke groep van nieuwkomers of migranten in tweede of derde generatie geraakt moeilijk aan een job, wat onder andere wijst op een probleem van integratie.

De pendel van Brusselse werkzoekenden naar Vlaanderen is de voorbije jaren gestaag gegroeid, tot nagenoeg 50.000. Dat is een positieve evolutie, maar er blijft een belangrijk spanningsveld bestaan tussen enerzijds krapte op de arbeidsmarkt in Vlaanderen (en Vlaams-Brabant in het bijzonder) en anderzijds een grote arbeidsreserve in het Brusselse gewest. Meer en meer Brusselse werkzoekenden zullen hun toekomst moeten vinden op de Vlaamse arbeidsmarkt. Ze kampen evenwel met een aantal handicaps en barrières. De meesten kennen geen Nederlands. Ze zijn veelal laaggeschoold. En ze raken vanuit Brussel soms moeilijk op de bedrijvenszones in de rand.

WAT VERWACHTEN WE VAN DE LOKALE BESTUREN?

10) De gemeenten dragen bij tot een betere schoolinfrastructuur

De Brusselse gemeenten investeren al relatief veel in onderwijs. Van de gemeenten verwachten we geen uitbreiding van hun marktaandeel in onderwijs. De gemeenten in het Brusselse gewest kunnen wel bijdragen tot een uitbreiding of opwaardering van de schoolinfrastructuur. Dat kan door bij grote projecten, die een hele wijk beslaan, via stedenbouwkundige lasten te voorzien in gronden voor nieuwe schoolgebouwen. Gemeenten kunnen ook leegstaande gebouwen of sportinfrastructuur ter beschikking stellen voor scholen. Anderzijds kunnen gemeenten zich associëren met projecten voor nieuwe scholenbouw, door zelf ook een deel van de infrastructuur te gebruiken naar het model van projecten in het programma 'Scholen van de Toekomst' in Vlaanderen.

11) De gemeenten dragen bij tot activering werkzoekenden

De Brusselse gemeenten beschikken over Jobhuizen en Plaatselijke Werkgelegenheidsagentschappen (PWA). Zij opereren deels in samenwerking maar deels ook parallel met de vele andere actoren van het arbeidsmarktbeleid in het Brusselse gewest. Dat geeft aanleiding tot tal van overlappingsen en een versnippering van de inspanningen. Een rationalisatie van het veld van arbeidsmarktactoren dringt zich op. Daarbij moeten Actiris, VDAB en Bruxelles Formation de centrale regie voeren, met een sterke onderlinge samenwerking. Zij kunnen dan, in samenwerking met de gemeenten, de

Jobhuizen uitbouwen als decentrale loketten. Die moeten voor werkzoekenden de drempel verlagen tot de diensten van Actiris, VDAB en Bruxelles Formation. En ze kunnen daarbij ook fungeren als antennes die bijdragen tot een gerichte activering. De PWA's worden vervangen door activeringsprogramma's aangestuurd door Actiris, met een lokale antenne binnen de Jobhuizen.



INTERNATIONALE AANTREKKELIJKHEID - SMART CITY

WAT IS HET PROBLEEM?

Brussel is internationaal nog altijd een sterk merk. Maar de internationale aantrekkingskracht staat onder druk. In de jaarlijkse barometer van de attractiviteit voor buitenlandse investeerders van het adviesbureau EY gaat de aantrekkelijkheid van Brussel de jongste jaren sterk achteruit. Brussel slaagde er de voorbije jaren wel nog in om nieuwe investeerders aan te trekken, maar uitbreidingsinvesteringen bleven uit.

Als 'smart city' gooit Brussel internationaal geen hoge ogen. In een recente ranking van de Nederlandse Easyparkgroep haalt Brussel een 62^{ste} plaats, in een lijst van 500 steden over de hele wereld. Zwakke punten zijn onder meer de snelheid van internet en het aantal wifi-hotspots. Strenge stralingsnormen in Brussel belemmeren de uitrol van 5G. Een tekort aan laadpunten remt het gebruik van elektrische wagens. Het ontbreekt in het Brusselse gewest ook aan een coherent beleid rond 'smart city': gemeenten en gewest nemen parallel diverse initiatieven.

De lokale bedrijfsbelastingen liggen relatief hoog in Brussel, wat sommige investeerders doet uitwijken naar de rand. In het Brusselse gewest hebben zeven op de tien bedrijven een onroerende voorheffing van meer dan 50%. De gemeenten in de Vlaamse rand kennen een veel lagere onroerende voorheffing, vaak onder de 25%. Met uitzondering van Koekelberg heffen alle Brusselse gemeenten ook nog eens een extra belasting op de kantooroppervlakte van gemiddeld 14,55 euro per vierkante meter. Nog eens negen Brusselse gemeenten heffen belastingen op parkeerplaatsen. Sommige gemeenten leggen ook aanzienlijke lasten op voor het verkrijgen van vergunningen. Het Brusselse gewest kent bovendien een bijkomende gewestelijke taks op niet-residentiële gebouwen.

WAT VERWACHTEN WE VAN DE LOKALE BESTUREN?

12) Loket lokale economie

De Brusselse gemeenten organiseren een uniek loket waar bedrijven terecht kunnen voor informatie, advies en overleg. Er wordt een

schepen voor lokale economie voorzien in elk schepencollege. Het elektronische loket Irisbox van de gemeenten en het gewest wordt verder uitgebreid, zodat bedrijven daar voor alle formulieren en aanvragen terecht kunnen.

13) Fiscaal pact gewest-gemeenten

De gemeenten en het gewest sluiten een nieuw fiscaal pact. Daarin worden het aantal en de hoogte van de bedrijfsbelastingen beperkt, om de aantrekkingskracht van het Brusselse gewest voor bedrijven te verbeteren. Daarbij wordt ook bekeken of bestaande heffingen kunnen worden vervangen door een Bedrijfsinvesteringszone, zoals in Nederland. Bedrijven gevestigd in een wel omschreven bedrijvenzone, kantorenpark of winkelgebied verenigen zich in zo'n Bedrijfsinvesteringszone. Ze creëren een fonds gefinancierd met een heffing op onroerend goed ingesteld door de betrokken gemeenten, te betalen door de betrokken bedrijven. Met de opbrengsten wordt geïnvesteerd in de betrokken zone (verkeersvoorzieningen, bewegwijzering, groenvoorziening, afvalbeheer, toezicht, reiniging...).

14) Globale aanpak projecten 'smart city'

De gemeenten en het gewest zorgen voor een geïntegreerde strategie en aanpak voor de ontwikkeling van projecten van 'smart city' over het hele gewest. Het gewest voert de regie. Daarbij werkt men ook samen met het netwerk 'Smart Flanders' met het oog op de uitwisseling van best practices. Er wordt ook samengewerkt met de privésector, waarbij data maximaal worden gedeeld.

15) Meer laadinfrastructuur voor elektrische wagens

Alle Brusselse gemeenten moeten investeringen in laadpalen langs gemeentewegen bevorderen met aangepaste vergunningen. Het hele gewest moet het 'paal volgt wagen'-principe invoeren - gebaseerd op het Amsterdamse model - waarbij inwoners, die een elektrische wagen kopen en geen toegang hebben tot een garage, een publiek laadpunt kunnen vragen. De Brusselse gemeenten en het gewest dienen een reeks 'snellaad-hubs' in te plannen in

het mobiliteitsbeleid, waar bijvoorbeeld aan 70-120kW geladen kan worden. Ook moeten ondergrondse parkeergarages aangemoedigd worden om hun beschikbare laadinfrastructuur substantieel te verhogen. Alle nieuwbouw en substantiële renovatie van gebouwen in Brussel zou voorzien moeten worden met een 3-fasig 400v lokaal netwerk en, als er ook parkeerplaatsen zijn, voorbereid zijn op de eventuele uitrol van laadinfrastructuur. De ambitie moet zijn om het aantal laadpunten in he Brusselse gewest over 5 jaar te brengen op 4.000 publieke laadpunten, in lijn met de ambities van andere Europese grootsteden.

16) Uitrol 5G mogelijk maken

5G is nodig omdat de omvang van het mobiele dataverkeer exponentieel toeneemt en er de komende jaren alleen maar toepassingen bijkomen die een sterker en sneller mobiel netwerk vergen. Het is een cruciale hefboom voor de uitbouw van het 'internet of things'. Daarbij zijn honderdduizenden toestellen en computers tegelijk met elkaar verbonden en wisselen ze data uit, zoals tussen zelfrijdende auto's of tussen auto's en verkeerslichten. Een 5G-netwerk vergt bijkomende of sterkere gsm-antennes. Het Brusselse gewest moet de huidige stralingsnorm (6 volt per meter) voor de vergunning van extra gsm-antennes versoepelen. De stralingsnorm moet op het niveau van het Vlaamse gewest worden gebracht (20,6 volt). De gemeenten

werken mee om de realisatie van bijkomende antennes te faciliteren.

17) Meewerken aan stabiel werkingskader voor de nationale luchthaven

Het Brusselse gewest en de gemeenten dragen bij tot een stabiel werkingskader voor de nationale luchthaven. Meer concreet dragen ze bij tot een rechtszeker kader voor de vliegroutes en passende geluidsnormen, die de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven verzekert in lijn met het strategisch plan 2040 van de luchthaven, gekoppeld aan een evenwichtige spreiding van vluchten en beperking van de lawaaihinder. De Brusselse gemeenten staken hun juridische acties, net als de Vlaamse, om een politieke oplossing mogelijk te maken in een globaal akkoord tussen de federale, de Vlaamse en de Brusselse regering.

18) Onthaal expats

De Brusselse gemeenten zorgen voor een goed onthaal van expats en begeleiden hen in het vervullen van noodzakelijke formaliteiten voor hun verblijf in het Brusselse gewest. Daarvoor krijgen ze de nodige informatie in het Engels (naast Nederlands en Frans). Het initiatief 'Expat op pad' van de gemeenten Zaventem, Hoeilaart en Tervuren - met een website en onthaalteam voor expats - moet worden uitgebreid naar gemeenten in het Brusselse gewest en de Vlaamse rand.



GOVERNANCE

WAT IS HET PROBLEEM?

De regionalisering van de voorbije decennia heeft geleid tot een toenemende politieke kloof tussen Brussel en Vlaanderen, waarbij de betrokken besturen elk hun bevoegdheden invulden zonder veel overleg of samenwerking. Dat bemoeilijkt de economische ontwikkeling van de Brusselse metropool omdat tal van problemen – in domeinen als mobiliteit en ruimtelijke planning – een beleidsafstemming vergen of zelfs een gezamenlijke aanpak. Die politieke trend van isolement staat haaks op de economische trend van steeds grotere vervlechting tussen Brussel en de brede Vlaamse rand, die een steeds nauwere afstemming nodig maakt.

Ook binnen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest blijft zich een politieke versnippering manifesteren tussen het gewest en de 19 gemeenten. De zesde staatshervorming heeft weliswaar verdere aanzet gegeven om de regie in een aantal beleidsdomeinen eerder bij het gewest te leggen. Maar het gewicht van het gemeentelijke niveau blijft groot in domeinen als mobiliteit en ruimtelijke ordening. En verschillen in visies tussen gemeenten en gewest belemmeren een coherent beleid. We kunnen bv. verwijzen naar de aanpak van de voetgangerszone in het centrum. In relatieve termen telt Brussel meer mandatarissen per inwoner of per vierkante kilometer dan vergelijkbare Belgische of buitenlandse steden. Dat geldt des te meer voor het uitvoerende niveau.

De politieke versnippering in de Brusselse metropool staat een slagvaardige aanpak van de grote uitdagingen in de weg. Dat is zeker het geval voor domeinen als mobiliteit, ruimtelijke ordening, arbeidsmarkt, internationalisering en veiligheid.

De politieke versnippering veroorzaakt ook extra kosten door een te uitgebreid bestuursapparaat. Binnen het Brussels gewest zorgt de grote waaier van met de lokale besturen verbonden vzw's voor een gebrek aan transparantie, wat vaak kostenverhogend werkt. Lokale besturen in Brussel nemen vaak ook heel wat taken op zich – vooral via aparte rechtspersonen – die niet meteen tot hun kerntaken behoren, bv. in domeinen zoals toerisme, conferenties en beurzen.

WAT VERWACHTEN WE VAN DE LOKALE BESTUREN?

19) *Verschuiving bevoegdheden van gemeente naar gewest*

De bevoegdheden tussen het gemeentelijk en het regionaal niveau moeten verder herverdeeld worden. Het gewest moet verantwoordelijk zijn voor de strategische bevoegdheden in domeinen waar een regionaal gestuurde aanpak zich opdringt, zoals onder meer mobiliteit, ruimtelijke ordening, arbeidsmarkt, sociale bijstand, fiscaliteit, veiligheid... De gemeenten kunnen beperkte bevoegdheden behouden binnen een regionaal bepaald kader. Ze hebben een adviesbevoegdheid en een functie van administratief loket voor de inwoners. Daarvoor kan men zich inspiratie halen bij bestaande bestuurlijke modellen, zoals het bestuur van Parijs met zijn 20 arrondissementen, Wenen met zijn 23 districten (Gemeindebezirke) of Berlijn met zijn 12 districten. Zowel Wenen als Berlijn hebben met Brussel gemeen dat ze naast een gemeentelijke functie ook het statuut hebben van een deelstaat binnen een federaal land. Bij de herverkaveling van de bevoegdheden tussen gewest en gemeenten kunnen ook de bestaande grenzen het beste worden hertekend tot meer functionele geografische zones.

20) *Meer samenwerking met de privésector en uitbesteding van taken aan de privé*

De openbare besturen in het Brusselse gewest beperken zich tot kerntaken. Voor bepaalde opdrachten die ook door de privésector kunnen worden verricht, doen de gemeenten meer beroep op private ondernemingen. Dat kan onder de vorm van onder meer een PPS of een uitbesteding met een SLA, waarbij de gemeenten altijd de rol van regisseur opnemen. We denken daarbij aan diensten zoals groenvoorziening, onderhoud en facility management van publieke gebouwen en voorzieningen, het realiseren van openbare werken en infrastructuur, organiseren van veiligheid, exploitatie van sportieve en recreatieve voorzieningen, infrastructuur voor congressen en conferenties of tentoonstellingen... De voordelen van een goede samenwerking met de privésector zijn velerlei: kostenbesparing (door concurrentie), hogere doelmatigheid, meer innovatie, grotere flexibiliteit, meer ruimte en focus van de overheid op beleid en regie.

ONZE MISSIE

Voka Metropolitan wil als professioneel netwerk van ondernemers actief in de Brusselse metropool een **optimaal kader creëren voor succesvol ondernemen** en op die manier fundamenteel bijdragen tot welvaart en welzijn van de Brusselse metropool.

Voka Metropolitan wil daarbij **de internationale rol** van de Brusselse metropool versterken, de **samenwerking tussen het Vlaamse en Brusselse gewest** bevorderen, en de rol van de Vlaamse Gemeenschap in de Brusselse metropool valoriseren.

Voka Metropolitan wil daarbij bijdragen tot de versterking van de aanwezigheid en de **uitstraling van de Vlaamse Gemeenschap in Brussel**, waaronder ook de positie van het Nederlands, in een **opbouwende dialoog** met anderstalige bevolkingsgroepen en in wederzijds respect voor elkaars culturele eigenheid.

ONS AANBOD AAN ONDERNEMINGEN IN DE BRUSSELSE METROPOOL

Voka Metropolitan focust zijn werking op:

Netwerkingsactiviteiten die de ondernemingen betere toegang bieden tot de internationale gemeenschap, de Europese instellingen, het internationale bedrijfsleven present in de Brusselse metropool alsook tot de lokale bedrijfswereld, beslissingsnemers en maatschappelijke stakeholders die de Brusselse metropool vorm geven.

Belangenbehartiging die bijdraagt tot een betere omgeving voor ondernemen in de Brusselse metropool, vooral in domeinen waar samenwerking tussen Brussel en Vlaanderen in deze zone noodzakelijk is. Het gaat dan bijvoorbeeld om de mobiliteit en bereikbaarheid van de Brusselse metropool te verzekeren, om bedrijven ruimte te bieden door een gepaste ruimtelijke planning over de metropool en om talent te kunnen mobiliseren voor bedrijven actief in de metropool.



Metropolitan

