



## Wat zijn de UNIZO-prioriteiten voor de verkiezingen 2019 in het Brussels Gewest ?

14 sep 2018

Op 26 mei kiezen we een nieuw Vlaams, Brussels, federaal en Europees parlement. **Specifiek voor het Brussels Gewest bevat het UNIZO-Memorandum onderstaande aandachtspunten.**

Dit document is een gedeeltelijke weergave van het volledige Memorandum 'Nieuwe bakens', dat is terug te vinden op <https://www.unizo.be/verkiezingen>

### Fiscaal

Hoewel belastingen een noodzakelijk kwaad zijn, mogen ze niet verworden tot een al te zware last om te dragen. Ook fiscale controles zijn onmisbaar om een eerlijk speelveld te creëren voor alle ondernemers.

UNIZO bepleit de opstelling van een fiscaal charter tussen de verschillende controle instanties en de ondernemer waarin de krijtlijnen worden uitgetekend met de nadruk op wederzijds respect en professionalisme. De ondernemers zijn ertoe gehouden om de juiste en concrete informatie te bezorgen die hen wordt gevraagd. Voor de controleur bestaat de opdracht erin om duidelijkheid en transparantie te scheppen over de controle en waarom de controle werd ingesteld. Daarnaast hoort de controleur ook het nodige advies te geven waar hij dit nodig acht.

Naast een fiscaal charter is er ook nood aan een fiscaal pact tussen het Brussels Gewest en de gemeenten om de wildgroei aan lokale belastingen in te dijken en een harmonisering te realiseren. Dit kan zich vertalen in een hernieuwde aanpak van de overeenkomsten tussen Gewest en de Brusselse gemeenten, op basis van de Ordonnantie ertoe strekkende de gemeenten te betrekken bij de economische ontwikkeling van het Gewest (19/07/2007). De gemeenten hebben hier geen werk van gemaakt en, in sommige gevallen, werden de gemaakte afspraken niet gehonoreerd. Tegelijkertijd keek het Gewest de andere kant op. Op het vlak van harmonisering van bestaande reglementen was er weinig tot geen vooruitgang.

UNIZO vraagt dat :

- Het Gewest bijkomende middelen voorziet voor het Fiscale Compensatiefonds, opgericht in het kader van bovenvermelde Ordonnantie.
- De opvolging van de overeenkomsten op gedetailleerde en transparante wijze gebeurt. De nadruk gelegd wordt op een daling of afschaffing van de belastingen die de ondernemers in de gemeente treffen en het rigoureuus respecteren van het

engagement om geen nieuwe belastingen in te voeren of bestaande belastingen te verhogen (of de doelgroep ervan uit te breiden !).

- Werk gemaakt wordt van een harmonisering van de gemeentelijke fiscaliteit middels de toepassing van modelreglementen.
- De Brusselse Regering moet bovendien de dubbele “m<sup>2</sup>”- belasting op de oppervlaktes bestemd voor handels- en industriële activiteiten verlagen, bij wijze van compensatie voor de verhoging van de Onroerende Voorheffing voor bedrijfsgebouwen

## Mobiliteit

Van alle verplaatsingen naar, weg van of binnen Brussel, gebeurt een groot deel met de auto als hoofdvervoerwijze (42,6%), hoofdzakelijk als chauffeur (32,9%) en in mindere mate als passagier (9,7%). Op de tweede plaats vinden we de verplaatsingen te voet (25,3%), gevolgd door de verschillende diensten van de MIVB (17,1%). De trein komt op de vierde plaats met 9,4%. De fiets komt ver achter met 2,5% van de verplaatsingen.<sup>1</sup>

De toename van de congestie is te wijten aan de hoge mate van verzadiging van het wegennet. In Brussel spelen nog andere factoren, zoals evenementen en werken, maar ook de beschikbare wegcapaciteit die moet gedeeld worden met andere gebruikers.

UNIZO vraagt om werk te maken van betere alternatieven die aantrekkelijker zijn om te gebruiken voor zowel werkgevers als werknemers.

- UNIZO kan zich vinden in een algemene slimme kilometerheffing, op voorwaarde dat er ook geïnvesteerd wordt in alternatieven voor wie zich nu met de wagen verplaatst, zoals een beter openbaar vervoer. Een algemene slimme kilometerheffing vervangt bovendien het bestaande systeem van BIV en de vaste verkeersbelasting. Uiteraard kan de slimme kilometerheffing niet gepaard gaan met de invoering van een stadstol.
- Het Gewest kan een interessante omkadering voor deelwagens creëren, waarbij deze wagens zowel binnen als buiten het bedrijf gedeeld kunnen worden, al dan niet in samenwerking met de gekende of nieuwe autodeel operatoren. Eén of meerdere deelauto's op een bedrijventerrein zou fiscaal en financieel (voor werkgever en werknemer) minstens even interessant moeten zijn als een salariswagen.
- Versnelde realisatie (van de vaak reeds uitgetekende plannen) van fiets snelwegen en -infrastructuur in het Gewest
- E-commerce-leveringen : stedelijke distributiecentra moeten verder uitgebouwd worden en deel uitmaken van het voorraadbeheer van de winkels. Stimuleer zowel het gebruik van bestaande als de uitbouw van nieuwe lever- en afhaalpunten bij buurtwinkels en dagbladhandelaars. Ondersteun en versterk milieuvriendelijke initiatieven voor levering en voorzie op strategische plaatsen (zoals mobiliteitshubs) ruimte voor ophaalmogelijkheden.

---

<sup>1</sup> Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - De verplaatsingsgewoonten in Brussel [https://mobiliteit.brussels/sites/default/files/katernen\\_mobiliteit-2\\_.pdf](https://mobiliteit.brussels/sites/default/files/katernen_mobiliteit-2_.pdf)

- Zet een intergemeentelijk en interregionaal overleg op inzake tonnagebeperkingen en venstertijden. Een regionale harmonisatie van deze maatregelen werkt logistieke efficiëntie in de hand. Teveel versnipperde en inconsistente regels zorgen ervoor dat logistieke bedrijven geen efficiënte en duurzame leveringsroutes kunnen plannen, en uitbreiding van de leveringsmogelijkheden buiten de piekuren en 's nachts is gunstig voor de doorstroming van het verkeer.
- Uitbreiding van de wegcapaciteit, zeker in de steden, kan vooral gebeuren door Smart-city toepassingen (parkeergeleidingssystemen, slimme verkeerslichten, dal- en piekuurtarifiering, enz).
- Gegarandeerd onderhoud van bestaande infrastructuur zoals tunnels, wegdek, signalisatie en markeringen.
- Concretiseren van de elektronische nabetaling (rekening aan het eind van de maand volgens verbruik) en de digitalisering van de vervoersbewijzen om te komen tot een uniek ticket voor de verschillende openbare vervoersoperatoren. Deze werkwijze is ook een opstap naar de dynamische tarifiering die eruit bestaat om de tarieven aan te passen in functie van de vraag (minder hoog tarief tijdens de daluren of bij werken op de lijn, ...).
- Sneller werk maken van een groter aanbod van publieke laadpalen en in het bijzonder snellaadpalen. Onder meer voor taxibedrijven en elektrische bussen zijn dergelijke snellaadpalen noodzakelijk om te kunnen functioneren met elektrische voertuigen. Private investeringen in elektrische oplaadpunten moeten gestimuleerd worden via verhoogde investeringsaftrek voor energiebesparende investeringen.
- Betaalbare parkeermogelijkheden voor de gebruikers van de stad zijn essentieel voor de aantrekkelijkheid en de economische functie van de stad. In de steden is de openbare ruimte beperkt en dus is gratis parkeren op de openbare weg in de meeste steden zo goed als niet meer mogelijk. Dit creëert trouwens ook een oneerlijke concurrentie met de gratis parkeerplaatsen in de periferie van de steden (langs baanwinkels en shoppingcentra bijvoorbeeld). Tot nu toe worden echter vooral de economische actoren en de gebruikers van de stad (bedrijven, werknemers, klanten, bezoekers, ....) beperkt in het creëren van parkeerplaatsen of verplicht er veel voor te betalen. De bewoners van de steden krijgen anderzijds gemakkelijk en goedkoop één of meerdere bewonerskaarten. UNIZO vraagt dat het stedelijk parkeerbeleid bewoners en gebruikers van de stad op gelijke voet behandelt. In het bijzonder de bewoners moeten meer aangespoord worden om, indien ze een wagen bezitten, daarvoor ook een parkeerplaats te kopen of te huren. Uiteraard moet de overheid dit mogelijk maken in de stedenbouwkundige voorzieningen.
- Verschillende spelregels voor lage emissiezones in de E.U., en zelfs binnen België, leiden tot verwarring en onbegrip bij automobilisten. UNIZO pleit voor uniforme regels binnen België, en een maximale harmonisering van de reglementen binnen Europa. Belgische en Europese autoriteiten moeten samenzitten en werk maken van een Europese kaderwetgeving met maximaal geharmoniseerde spelregels. Bovendien zou een eenvoudig centraal aanvraagstelsel, binnen België of binnen Europa, de administratieve last kunnen beperken.

- Het Brussels Gewest wil tegen 2030 de diesel bannen. Respecteer daarbij een haalbare investeringshorizon van de bedrijven, zodat hun bestaand wagenpark bruikbaar blijft én zodat ze in een concurrentiële omgeving investeringen in moderne mobiliteitstechnologieën (bijv. elektrische laadpalen) daadwerkelijk kunnen realiseren.
- Breng de maximumsnelheid op de Brusselse Ring tot 90 km/u.

### Ruimtelijke Ordening

- Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) bevat teveel tegenstrijdigheden en dit uit zich vooral op het vlak van de ontwikkeling van de handel en de industrie. Wat de handel betreft bepleit het GPDO enerzijds de uitbreiding van het handelsaanbod in de periferie, en anderzijds de versterking van de buurtwinkels en het Centrum. Op vlak van industrie wil men de activiteit enerzijds vrijwaren en voldoende ontwikkelingsruimte geven, anderzijds maakt men het mogelijk om in industriezones ook meer bewoning mogelijk te maken. De gemengdheid van industrie en bewoning dreigt op zijn grenzen te stoten, ten koste van de industrie. Het GPDO bevat te weinig garanties voor een economische ontwikkeling van handel en industrie in en ten dienste van de stad.
- De Brusselse regering concentreert de inspanningen rond een tiental zones van gewestelijk belang (bijvoorbeeld de Kanaalzone, Reyers, de NAVO-site, ...). Aan deze lijst zou de omgeving van het Justitiepaleis toegevoegd kunnen worden om de uitbouw van de Poelaertscampus als symbool van een moderne justitie in de Hoofdstad van Europa mogelijk te maken.
- Het Schema voor handelontwikkeling moet gekoppeld worden aan het Gewestelijk Bestemmingsplan. Er bestaat al een hiërarchie van de Brusselse handels- wijken, op basis van de lokale, regionale, nationale of internationale uitstraling en aantrekkingskracht van cliënteel. Dit is een zeer bruikbare basis voor de stedenbouwkundige verankering van deze zones. De Vlaamse werkwijze van het Integraal Handelsvestigingsbeleid, zoals hierboven geschetst, kan een voorbeeld zijn.
- Er is nood aan een ambitieuze politiek ter ondersteuning van de buurtwinkels. Op die manier kunnen het dynamische en moderne buurtwinkels worden, die zelf inspelen op de sociologische evoluties en veranderende consumentenbehoeftes. Het kenniscentrum binnen Hub. brussels dat alle actoren verenigt rond een informatie-, opleidings- en begeleidingsaanbod met betrekking tot de ontwikkeling van het handelsaanbod, werkt een specifiek en innovatief ondersteuningsbeleid uit voor de zogenaamde buurtwinkels.
- Specifiek voor wat de Richtplannen van Aanleg betreft, geven deze een bindend juridisch kader aan de voorheen bestaande 'Richtschemas', die vrijblijvender waren. Gezien het om gebieden van gewestelijk belang gaat, ligt de beslissingsbevoegdheid integraal bij de Gewestelijke overheid. De garantie dat de ontwikkelingen in deze gebieden op maat zijn van de omwonenden, en zo ook de cruciale uitdaging voor Brussel om de regionale (en zelfs nationale en internationale) belangen te verzoenen met de lokale, zal zeker niet vergemakkelijken met dit instrument. Het risico is reëel dat het Gewest van bovenuit projecten doorvoert en oplegt. UNIZO vraagt dat het Gewest bijkomende inspanningen doet en de tijd neemt om het draagvlak voor de ontwikkeling van deze gebieden te garanderen, alsook projecten waarvoor het draagvlak ontbreekt, herziet (zie volgende punt).

- Het commerciële luik van het NEO-project moet worden stopgezet, wegens gebrek aan meerwaarde voor het bestaande handelsapparaat in de omgeving én het hele gewest en een nefaste impact op de mobiliteit en de luchtkwaliteit.

### Industrie in de stad

De Brusselse Regering kondigde een plan aan voor de ontwikkeling van de industrie in het Gewest. UNIZO hecht veel belang aan de ontwikkeling van de industrie in de stad. Volgens UNIZO met de ontwikkeling van een stedelijke industrie rekening houden met:

- Van ruimte naar clusters en waardenketens  
Industrie moet niet enkel vanuit een ruimtelijke invulling worden benaderd. Het volstaat m.a.w. niet om voldoende bedrijventerreinen te voorzien. Industrie moet benaderd worden vanuit een clusterdenken (welke andere acties kunnen bepaalde sectoren versterken) en een waardeketen (wat moet er stroomopwaarts en stroomafwaarts van een bepaalde activiteit nog aanwezig zijn). Een maakbedrijf functioneren optimaal indien het ook 'en amont' (leveranciers, kapitaal en personeel) en 'en aval' (klanten) deel uitmaakt van een breder geheel. Om in de stad een bepaalde industrie te boosten/ondersteunen, moet men de voorkeur geven aan een industrie, die gekoppeld is aan de lokale markt. Naast een tewerkstellingscriterium als prioriteit om bepaalde industrie aan te trekken, zou ook het aantrekken van een 'missing link' ook van belang kunnen zijn. Grote industriële activiteiten kunnen een belangrijke rol spelen in de ontwikkeling van de nabijgelegen industrie en handel. Maar dit is niet automatisch zo. Om te komen tot een efficiënte 'circulaire economie', waar alle bedrijven deel van kunnen uitmaken, is deze 'waardenketen'-benadering essentieel.
- De industrie zichtbaar maken in de stad  
De industrie kampt met een zwak imago en wordt soms nog geassocieerd met vuil werk en hard labeur. Vandaag is de industrie echter ook een uiting van vakmanschap en (hoog) technologische kennis. Het is van belang om dit zichtbaar te maken in de stad. Industrie moet meer een vitrine krijgen die dit in de verf zet. Dit vraagt ondersteuning van initiatieven die ervoor zorgen dat de industriële activiteit zichtbaar, toegankelijk en aantrekkelijk wordt voorgesteld. Bedrijven in de industriële sector evolueren ook naar dienstenbedrijven of commerciële bedrijven. Ze integreren de waardenketen als het ware binnen eenzelfde entiteit. Op vlak van regelgeving kan dit problematisch zijn. Bedrijven moeten meer het gevoel krijgen dat ze welkom zijn en dat de (stedenbouwkundige en milieu-) regelgeving er ook zijn om hun activiteiten mogelijk te maken, en niet enkel te bemoeilijken.
- Verdere ontwikkeling naar de slimme industrie  
De toekomst van innovatie en waardegroei zit steeds vaker in netwerken, allianties en het creëren van relevante informatie en producten en diensten uit data (smart industry, smart cities, smart medicine, smart agriculture, smart care ...). Sectorgrenzen en grenzen tussen producenten, verkopers en consumenten vervagen. Bestaande modellen, waardeketens en economische systemen worden uitgedaagd om zich te reorganiseren. Ook hier kan de impact van de digitalisering erg verschillend zijn tussen

én binnen sectoren. Samenwerkingsverbanden (van activiteiten op elkaar afstemmen tot het delen van werknemers en kapitaalgoederen) stellen hoge eisen aan productie- en arbeidsprocessen en vereisen passende kennis en vaardigheden van het personeel maar ook van de zaakvoerder. ICT-toepassingen spelen hier een belangrijke coördinerende rol. De Gewesten en de steden moeten dus de ondersteunings- en begeleidingscapaciteit aanpassen aan bovenstaande context.

## Arbeidsmarkt

Het aantal vacatures is op zijn hoogst in een periode van 15 jaar en er worden vanaf 2014 telkens nieuwe records gevestigd wat betreft het (steeds stijgende) aantal vacatures. Tegelijkertijd daalt het aantal werkzoekenden verder naar het laagste peil in bijna 10 jaar. Nochtans is er een krapte op de arbeidsmarkt, die een rem op de economische ontwikkeling en de winstgevendheid van onze bedrijven zet.

UNIZO wenst dat VDAB en Actiris hun rol als arbeidsmarktregisseur ten volle opnemen en zich actief inzetten om de krapte op de arbeidsmarkt te bestrijden. De regionale arbeidsbemiddelingsdiensten moeten de switch maken naar het invullen van vacatures en niet enkel het oplossen van de werkloosheid. Dit betekent dat ze een helikopterzicht moeten hebben op de volledige potentiële arbeidsreserve (aantal, profiel, enz.) evenals op de openstaande vacatures en welke competenties daarvoor zijn vereist. Belangrijk in deze is dat publieke bemiddelingsdiensten ondernemers beschouwen als klanten. De dienstverlening moet hierop worden afgestemd. In lijn met de Brusselse Small Business Act, zal ook Actiris zijn diensten screenen in functie van het “think small first”-principe.

Eén van de belangrijkste sleutels om de krapte op de arbeidsmarkt aan te pakken, is de volledige potentiële arbeidsreserve aan te spreken.

- Om te vermijden dat personen te lang in een uitkeringsstelsel blijven zitten, vraagt UNIZO dat er een skillsassessment plaats vindt. Op deze wijze kan, indien nodig, snel voorzien worden in een gepaste vorming of opleiding in het traject naar werk. VDAB en Actiris spelen hier een belangrijke rol in.
- de oorzaken van de lage participatiegraad op onze arbeidsmarkt van personen met een migratie achtergrond moet verder worden geobjectiveerd. Hoe komt het dat de werkgelegenheidsgraad van personen met een migratieachtergrond in België bij de laagste van Europa is? Enkel acties ondernemen op de arbeidsmarkt, is geen garantie op het wegwerken van de problematiek. UNIZO vraagt dan ook om grondig werk te maken om elk talent te laten ontwikkelen binnen ons onderwijs. · In het Brussels Gewest biedt Actiris aan bedrijven de mogelijkheid om een diversiteitsplan op te stellen en daar financiering voor te krijgen. Er wordt gewerkt aan een hervorming van dit instrument, waarbij de instapmogelijkheden voor KMO's worden verbeterd. De nadruk moet voor UNIZO komen te liggen op de ondersteuning bij het uitwerken een competentiegericht aanwervings- en personeelsbeleid.
- Oudere werklozen en SWT-ers moeten binnen de werkloosheidsverzekering op dezelfde manier behandeld worden als gewone werklozen (vb. degressiviteit, beschikbaarheid, voorwaarde van onvrijwillige werkloosheid, enz.).

- In afwachting van het realiseren van de beperking van de werkloosheidsuitkering in de tijd, moet het systeem efficiënter worden gemaakt. Het onderscheid tussen actieve, passieve en aangepaste beschikbaarheid leidt bij de gewestelijke tewerkstellingsdiensten tot veel complexiteit en hindert de efficiënte ondersteuning, begeleiding en controle van de betrokken werkzoekenden. Het is tijd om het normatief kader met betrekking tot de beschikbaarheid van werklozen opnieuw te herzien en verder te vereenvoudigen.
- In het kader van een snelle (her)tewerkstelling is het noodzakelijk dat elke leefloongerechtigde verplicht inschreven is bij de regionale bemiddelingsdiensten. De arbeidsmarktregisseurs VDAB en Actiris moeten de regie hebben over de bemiddeling naar werk van leefloongerechtigden naar de arbeidsmarkt. Artikel 60§7 in tijdelijke werkervaring mag niet langer als enige doel hebben om leefloongerechtigden terug rechten te laten openen in de sociale zekerheid, maar moet deel uitmaken van een breder traject naar werk, waar ook ruimte is voor vorming en opleiding. · In het Brussels Gewest moet de afstemming tussen de centrale en gedecentraliseerde diensten, evenals de Jobhuizen en de Missions Locales, versneld worden ingevoerd. Hierbij worden ook de PWA's en Art. 60 begeleid door de OCMW's, geïntegreerd.
- Er is ook nood aan een snelle screening van de competenties bij nieuwkomers, vluchtelingen en asielzoekers. Op deze wijze kan worden toegewerkt naar een zo kort mogelijk traject naar werk. Bij het inburgeringstraject van nieuwkomers, vluchtelingen en asielzoekers moet voor elkeen maximaal aandacht besteed worden aan het professionele perspectief in een brede zin. Dit omvat o.a. het belang van werk, hoe je aan werk geraakt, de keuze voor ondernemerschap, etc.

Door de regionalisering van de beroepskaarten krijgen de gewesten de mogelijkheid om de invulling van het criterium economische meerwaarde te wijzigen. UNIZO vraagt dat de toetsing van de economische meerwaarde soepel wordt ingevuld en dat de nadruk vooral komt te liggen op de controle en opvolging van de sociale en fiscale verplichtingen, tijdens de (eerste jaren van de) beroepsactiviteit.

UNIZO pleit ervoor dat de regio's een eigen regelgeving uitwerken rond arbeidsmigratie voor hooggeschoolden, die gebaseerd is op de behoeften van de eigen arbeidsmarkt. De mogelijkheid moet gecreëerd worden om werknemers binnen de afgeleverde gecombineerde vergunning van werkgever te laten veranderen op een flexibele, maar gecontroleerde manier. Bovendien moeten alle vergunningen binnen een termijn van 90 dagen worden afgeleverd. Dat is de manier om de aantrekkelijkheid van de verschillende Gewesten op het vlak van economische migratie te behouden. UNIZO bepleit in het kader van migratie voor een perfecte afstemming tussen de verblijfsvergunning en de arbeidsvergunning. Dit houdt in dat wie hier mag verblijven, hier ook mag werken zonder bijkomende voorwaarden m.b.t. dat werk. UNIZO vraagt om de termijn van de arbeidskaart B in Brussel te verlengen van één naar drie jaar voor hooggeschoolden zoals in Vlaanderen, en ook voor midden- en laaggeschoolden te werken met een zogenaamde 'dynamische knelpuntberoepenlijst'.

De interregionale samenwerkingsovereenkomsten tussen de regionale publieke bemiddelingsdiensten moet verder geïntensifieerd worden door oa. uitdagerende KPI's voorop te stellen.

Ondernemingen uit de sociale economie ontwikkelen regelmatig reguliere economische activiteiten. Doordat ze subsidies en lastenverlagingen krijgen kunnen ze daarbij aan zeer voordelige tarieven concurreren. Hoewel UNIZO de doelstelling achter sociale economie ondersteunt, kan het niet de bedoeling zijn om de reguliere economie met gemeenschapsmiddelen te beconcurreren. Het probleem van de deloyale concurrentie loert te vaak om de hoek en speelt zich af op verschillende gebieden, zoals tewerkstelling, fiscaliteit, overheidsopdrachten, etc. UNIZO vertrekt vanuit de doelgroepwerknemer binnen de huidige sociale economie en niet langer de structuur die eraan verbonden is. Concreet wil UNIZO naar een model waarbij de afstand tot de arbeidsmarkt gecompenseerd wordt en niet langer de plaats van tewerkstelling. Reguliere ondernemingen moeten bij het aanwerven van werknemers met een afstand tot de arbeidsmarkt dezelfde tegemoetkoming krijgen als bedrijven uit de sociale economie. Het rendementsverlies en ondersteuningsnood zijn de basis voor deze compensatie. Ook samenwerking met sectoren moet verder gestimuleerd worden. Tot slot vraagt UNIZO aan de regeringen dat ze een duidelijk kader creëert waarbinnen de sociale economie kan werken, die niet deloyaal is aan de reguliere economie.

### **Innovatie en digitalisering**

KMO's zullen zich moeten aanpassen aan het digitale tijdperk. Ultrasnelle netwerken vormen de ruggengraat van het internet of things en de Smart City. Snelheid, dekkingsgraad, voldoende concurrentie en toegankelijke prijzen zijn cruciale voorwaarden voor een kwalitatieve, digitale infrastructuur. De stralingsnormen 5G dienen de aanbevelingen van de Europese Commissie en de Wereldgezondheidsorganisatie te volgen.

Specifiek voor de Brusselse context vraagt UNIZO aan Innoviris om meer aandacht te besteden aan sensibilisering over innovatie in Brusselse KMO's. Het aanbod is er met een breed gamma van programma's, maar KMO's (zowel starters als groeiers) dienen meer te worden aangemoedigd om in te tekenen op dit aanbod. Dit vereist een communicatie die gericht inspeelt op de behoeften en verwachtingen van innovatieve bedrijven in Brussel.

### **Export**

In het Brussels Gewest werd begin 2018 de dienst Brussels Invest & Export ondergebracht in een groter geheel, Hub.brussels, dat alle diensten voor de begeleiding en ondersteuning van de Brusselse ondernemers bundelt. In 2017 werden ook de steunmaatregelen voor de export geactualiseerd. Het maken van prospectiereizen, maar ook het uitnodigen van prospecten wordt ondersteund. Wat het netwerk van buitenlandse handelsattachés betreft, kan Brussels Invest & Export rekenen op samenwerkingen met AWEX en FIT in de meeste buitenlandse posten. In dit domein zal meer intense samenwerking tussen de verschillende Gewestelijke diensten ter ondersteuning van de export, o.a. door gezamenlijke missies en gemeenschappelijke buitenlandse attachés, tot efficiëntiewinsten kunnen leiden.

### **Een efficiënte overheid**



- Een verderzetting van de administratieve vereenvoudiging met de invoering van het principe "one euro in, three euro out". Alle maatregelen die leiden tot een toename van de kosten voor een onderneming, moeten gepaard gaan met maatregelen die drie keer zoveel kostenreducties opleveren. Met andere woorden, elk euro extra lasten moet gecompenseerd worden door minstens drie euro aan vermindering van lasten.
- Een masterplan voor digitale topinfrastructuur in het Brussels Gewest
- Een doorgedreven open data beleid

### **Oneerlijke concurrentie**

- Een zelfde tegemoetkoming voor de reguliere economie als de sociale economie bij aanwerving van kansengroepen. Reguliere ondernemingen moeten bij het aanwerven van werknemersgroepen met een afstand tot de arbeidsmarkt dezelfde tegemoetkoming krijgen als bedrijven uit de sociale economie.
- Het spreekt voor zich dat overheidsinstanties bepaalde opdrachten moeten vervullen die het algemeen belang aangaan, en vanuit die context niet mogen worden onderworpen aan de normale marktwerking. Omgekeerd geldt dan uiteraard ook dat, wanneer een overheidsinstantie goederen of diensten op de markt brengt, ze ook moet beschouwd worden als een onderneming, en dus aan dezelfde regels en voorwaarden onderworpen moet zijn als 'normale' ondernemingen. UNIZO vraagt dat hiervoor, naar het Nederlandse voorbeeld, verplichte gedragsregels voor overheden die deelnemen aan openbare aanbestedingen worden afgesproken.

### **Leefmilieu en Energie**

Uit een UNIZO-bevraging blijkt dat 83% van de ondernemers vindt dat de energieprestatie-eisen (isolatie, ventilatie, ...) voor gebouwen een maximum bereikt hebben. Ze mogen niet nog strenger worden in de eerstvolgende jaren, want dan wordt (ver)bouwen onhaalbaar en onbetaalbaar. Als men na een periode van meerdere jaren toch weer een verstrenging van de eisen (E-peil, S-peil, ...) zou overwegen, moet er eerst een grondige evaluatie, impactanalyse en kosten-batenanalyse uitgevoerd worden.

Om de transitie naar meer circulaire economie in het Brussels Gewest aan te moedigen, dient men de obstakels voor stockage van afvalstoffen (met het oog op latere voorbewerking voor hergebruik of recyclage) weg te werken. Zo zou de verplichting om een milieuvergunning aan te vragen voor stockage van meer dan 25 kg afvalstoffen moeten worden herzien.

UNIZO ziet geen heil in statiegeldsystemen voor blikjes en plastic drankverpakkingen, maar wil volop inzetten op meer en betere recyclage van verpakkingen.