



HORIZON BELGIË 2030

Toekomstvisie voor een beter België

Versie 2.0 – december 2023



10 EEN LAND DAT STERK INVESTEERT IN INFRASTRUCTUUR DIE DE GROENE EN DIGITALE REVOLUTIES VOORBEREIDT

1 WAAR STAAN WE VANDAAG?

De Belgische overheidsinvesteringen, in het bijzonder in infrastructuur, liggen al tientallen jaren structureel laag. Dat chronisch lage niveau van overheidsinvesteringen is nauwelijks voldoende om de waardevermindering van het kapitaal te compenseren, wat zich vertaalt in een voortdurende erosie van de netto publieke kapitaalvoorraad. Op dit moment maken de overheidsinvesteringen slechts 2,7% uit van het Belgische bruto binnenlands product (bbp), terwijl het gemiddelde van alle landen van de Europese Unie 3,24% bedraagt (zie grafiek). Nochtans vormen de overheidsinvesteringen, of het nu in infrastructuur, digitalisering of bijvoorbeeld onderzoek is, een belangrijke hefboom om enerzijds het groeipotentieel van onze economie op lange termijn te versterken en anderzijds om de energie- en milieutransitie te ondersteunen (zie ook de tekst 'Een land waar de federale overheid en de gewesten een stimulerend kader bieden voor O&O en innovatie', p. 16).

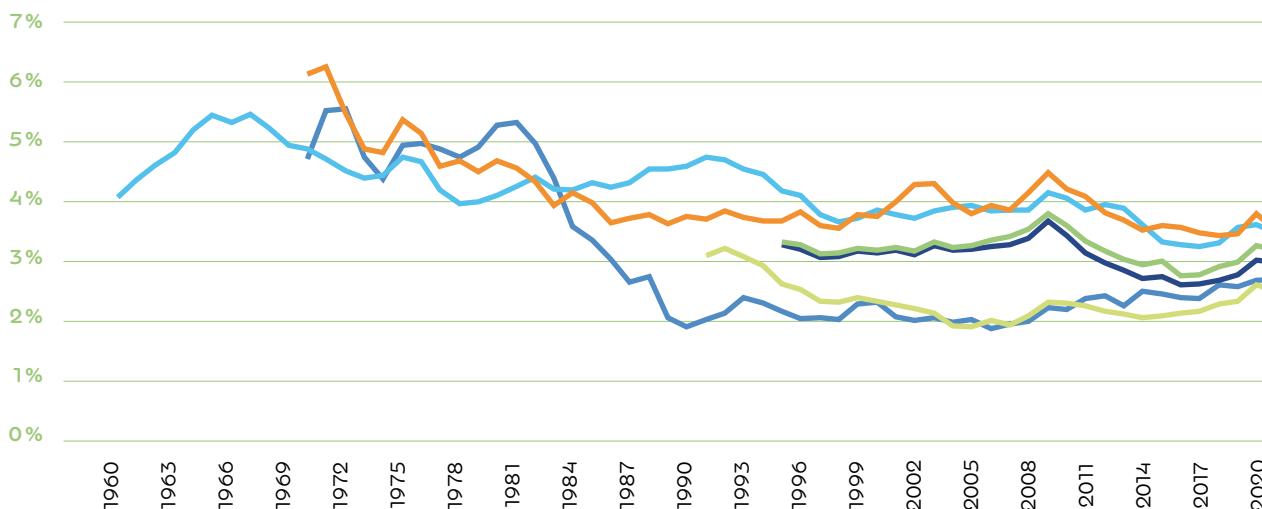
De Belgische publieke overheden zijn zich bewust van dat probleem en zijn vastbesloten om het investeringsniveau op te trekken. Er werden daartoe verschillende initiatieven genomen en de Europese Unie (EU), de federale staat en de deelstaten (gemeenschappen en gewesten) hebben middelen vrijgemaakt. Zo is er bijvoorbeeld het investeringsplan voor Europa met onder andere het RRF-fonds (Recovery and Resilience Facility) waaruit België tussen 2021 en 2026 zo'n 4,5 miljard euro subsidies zal ontvangen. Dat bedrag vormt een belangrijk deel van het investeringsplan van de federale staatssecretaris voor Relance en Strategische Investerings. Daarnaast is er ook het Transformatiefonds dat tot stand gekomen is op initiatief van de minister van Financiën en op gewestelijk niveau is er het Welvaartsfonds in Vlaanderen en het 'Fonds de solidarité et de relance' in Wallonië.

Die bijkomende publieke investeringsmiddelen zijn zeker een stap in de goede richting maar zullen, gelet op de aanzienlijke nood aan investeringen, ontoereikend zijn om een voldoende significante impact te hebben zonder de bijdrage en de steun van de financiële sector waar ook nog aanzienlijke investeringsmiddelen mobiliseerbaar zijn.

Bruto-investeringen in vaste activa, overheidsdiensten (% van het bbp)

— Eurozone — België — Duitsland
— Frankrijk — Nederland — Europese Unie

Bron: AMECO





De overheidsinvesteringen zouden tegen 2030 moeten streven naar ongeveer 5% van het bbp om de vele jaren van onderinvestering in te halen.

Bovendien zijn en zullen veel private investeringen aanvullend nodig zijn om uitdagingen zoals de groene en de digitale transitie het hoofd te bieden. Een groot deel van die projecten wordt momenteel bemoeilijkt door marktfalen dat belemmert dat de financieringsvraag en het financieringsaanbod elkaar vinden: te grote, te risicovolle of te weinig rendabele investeringen voor de privésector, moeilijkheden om financieringsmiddelen te vinden door prudentiële regels, noodzaak om samen te werken tussen verschillende of zelfs een groot aantal ondernemingen (wat gevaar voor 'free rider'-gedrag inhoudt) enz. Om dat soort projecten aan te moedigen zou een zetje vanuit de overheid welgekomen zijn. Maar dat soort overheidssteun voor private investeringsprojecten wordt vaak verhinderd door de regels voor staatssteun.

2 WAAR WILLEN WE IN 2030 STAAN?

De Belgische publieke overheden beloofden om de overheidsinvesteringen op te schroeven tot 3,5% van het bbp in 2024 en tot 4% in 2030. Die verbintenis is een stap in de goede richting want daardoor zouden de overheidsinvesteringen in België op een niveau kunnen worden gebracht dat in lijn ligt met de aanbevelingen van het IMF, dat een niveau tussen 3,6 en 4,8% van het bbp aanbeveelt.

Volgens het VBO zou tegen 2030 een nog ambitieuzer doel moeten worden vooropgesteld en zou moeten worden gestreefd naar ongeveer 5% van het bbp om de vele jaren waarin te weinig overheidsinvesteringen gedaan zijn te compenseren. We willen benadrukken dat een dergelijk niveau van overheidsinvesteringen geen utopie is want het komt overeen met het niveau dat België investeerde in de jaren 60 en 70.

Tegelijk is het belangrijk dat ook investeringen in de privésector aangemoedigd worden, in het bijzonder in groene, energie- en digitale infrastructuur, om de uitdagingen van vandaag en morgen aan te kunnen.

3 WAT MOET ER GEBEUREN?

Om dat doel te verwezenlijken, vraagt het VBO concreet om:

- Meer overheidsinvesteringen te doen door de lopende budgettaire uitgaven te beperken en het Europese budgettaire kader aan te passen;
- Vaker een beroep te doen op publiek-private samenwerkingen en die actief aan te moedigen zodat ook de financiering van grotere investeringsprojecten verzekerd wordt;
- Infrastructuurinvesteringsfondsen te creëren om de liquiditeiten van investeerders eenvoudiger te kanaliseren naar infrastructuurinvesteringsprojecten;
- Investeringen in de privésector aan te moedigen, in het bijzonder de groene en digitale investeringen, door een aanzienlijke versterking van de investeringsaftrek in de VenB en de PB. Voor de VenB moet die aftrek omgezet worden in belastingkrediet (zoals reeds het geval is voor O&O).

13 EEN LAND MET EEN MINIMALE CONGESTIE

1 WAAR STAAN WE VANDAAG?

De sterke congestie van de Belgische wegen is nefast voor zowel de ondernemingen als de burgers. In 2019 werd 61% van de verplaatsingen afgelegd met de auto⁽¹⁾. In 2020, werd 76% van de goederen vervoerd per vrachtwagen⁽²⁾. Die congestie veroorzaakt kosten door de verloren uren, het teveel aan verbruikte brandstof en de uitstoot⁽³⁾. Het Belgian Mobility Dashboard⁽⁴⁾ schat dat die kost in 2022 meer dan 4,8 miljard euro, oftewel 1% van het bbp, bedroeg.

Zonder belangrijke veranderingen zal de situatie alleen maar verslechteren. Volgens de laatste analyses van het Federaal Planbureau zal het goederenvervoer tegen 2040⁽⁵⁾ nog met 20% toenemen, terwijl het personenvervoer in die periode met meer dan 6%⁽⁶⁾ zal toenemen, voornamelijk als gevolg van de bevolkingsgroei⁽⁷⁾.

De regering heeft ambities aangekondigd met betrekking tot het vervoer per spoor. Ze wil namelijk het goederenvervoer per spoor tegen 2030 verdubbelen en het aandeel treinen voor personenvervoer tegen 2040 verhogen met 15%. Ook het nachtelijk aanbod zal opgetrokken worden. Om al die ambities op een evenwichtige manier te realiseren, moet het beheer van het spoorweganet geoptimaliseerd worden.

2 WAAR WILLEN WE IN 2030 STAAN?

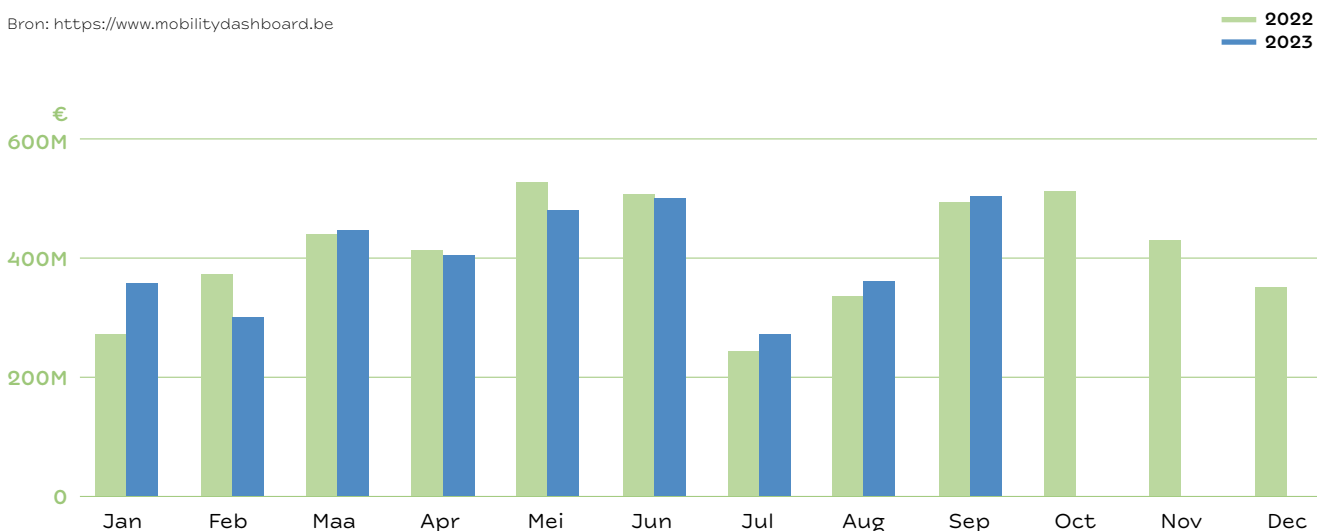
In 2030 zal er nog steeds congestie zijn, maar die zal, ondanks de toename van het goederenvervoer, zijn afgenomen.

Voor goederen kent de multimodaliteit, waarbij verschillende vervoerswijzen (vrachtwagens, treinen, boten) gecombineerd worden, een groeiend succes dankzij een level playing field voor alle vervoerswijzen, concurrerende prijzen, een optimalisatie van de overslag en een onberispelijke kwaliteit van de dienstverlening. In vergelijking met 2020 is het volume van het goederenvervoer per spoor verdubbeld. Op de weg heeft de optimalisatie van het goederenvervoer, dankzij onder meer het gebruik van ecocombi's, gezorgd voor een daling van het aantal vrachtwagens.

Het openbaar vervoer heeft bij de particulieren aan populariteit gewonnen dankzij onder meer de kwaliteit van de dienstverlening, een steeds betere uitrusting van de multimodale punten, verbeterde aansluitingen en een beter geïntegreerd aanbod op alle niveaus (dienstregeling, tickets, infrastructuur ...). Ook de bewustmaking van de burgers heeft een positieve impact. Hoewel telewerk en de spreiding van woon-werkverkeer eerder bijkomstig blijven, dragen ze ook bij aan de afname van de congestie.

Maandelijkse kost van de congestie in 2022 - 2023

Bron: <https://www.mobilitydashboard.be>





Er moet een slimme fiscaliteit uitgerold worden voor alle voertuigen op de weg. Dat kan bijvoorbeeld via een variabele kilometerheffing volgens het uur van de dag en de plaats.

3 WAT MOET ER GEBEUREN?

Om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken, moeten alle regeringen van het land drastische plannen en visies (aanbod, kwaliteit van de dienst, communicatie ...) uitwerken en ambitieuze investeringen doen. Ze moeten daarbij rekening houden met de interactie tussen de verschillende vervoerswijzen (multimodale punten, dekking van het grondgebied, dienstregeling en aansluitingen, gemeenschappelijke applicaties, gemeenschappelijke ticketverkoop ...). Diezelfde aanpak moet gevolgd worden voor het goederenvervoer. Voor transversale mobiliteitsdossiers moeten de regeringen samenwerken en vertrekken van een gemeenschappelijke visie.

Er moet een slimme fiscaliteit uitgerold worden voor alle voertuigen op de weg, waarbij de te betalen belasting afhangt van de reële determinanten van de gegenereerde collectieve kosten (met name vervuiling en congestie). Dat kan bijvoorbeeld via een variabele kilometerheffing volgens het uur van de dag en de plaats. Daarbij moet erop gelet worden dat de fiscale en administratieve last voor de vervoersintensieve sectoren niet verzwaard wordt en rekening wordt gehouden met de internationale concurrentie waaraan onze bedrijven het hoofd moeten bieden. De ontvangsten van die heffing zullen worden gebruikt voor de verbetering van de infrastructuur en de vervoersdiensten. Parallel daarmee zullen de taksen op voertuigbezit, zoals de belasting op inverkeerstelling en de verkeersbelasting, afgeschaft worden.

Als draaischijf voor transport en logistiek, moet België op een ambitieuze manier nieuwe technologieën inzetten, zowel voor het vervoer over de weg, per spoor en over zee als voor de bijhorende infrastructuur. Daarvoor zal het een beroep moeten doen op gegevensuitwisseling en de optimalisatie daarvan, op het fysieke internet, het internet of things, op intelligente infrastructuur (intelligente verkeerslichten, ecocombi's ...) of op de implementatie van infrastructuur voor geconnecteerde en zelfrijdende voertuigen.

Wat betreft het goederenvervoer wordt de regelgeving herbekeken om ze enerzijds te vereenvoudigen (bv. richtlijnen voor treinen in een gesloten circuit) en anderzijds om nieuwe technologieën een kans te geven en te bevorderen. Er zullen doelgerichte stimuli toegekend worden om multimodaliteit aan te moedigen. Voor het goederenvervoer per spoor moet gevolg worden gegeven aan de aanbevelingen van de Rail Roadmap 2030⁽⁸⁾. Door een betere verzameling en beschikbaarheid van gegevens zullen de verschillende actoren in de sector ook beter kunnen samenwerken om de verkeersstromen meer onder elkaar te verdelen.

Wat het spoorvervoer in het algemeen betreft, moet het probleem van knelpunten op het net en bijkomende infrastructuur aangekaart worden.

Ten slotte moet het preventief onderhoud van de infrastructuur alsook het beheer van de stromen op die infrastructuur (weg, spoor, kanalen) gewaarborgd worden, om een optimale doorstroming te garanderen. Ook het gebruik van pijpleidingen moet uitgebreid worden.

(1) Enquête Monitor over de mobiliteit van de Belgen, FOD Mobiliteit en Vervoer, 2019

(2) EU Transport in figures, Statistical pocketbook 2022, p.37

(3) Broeikasgassen of luchtverontreinigende stoffen

(4) <https://www.mobilitydashboard.be>

(5) In tonkilometer

(6) In personenkilometer

(7) Federaal Planbureau (2022)

(8) <https://www.railroadmap2030.be/nl/rail-roadmap-2030-nl/>

26 EEN LAND MET KWALITEITSVOLLE EN AFDWINGBARE REGELGEVING

1 WAAR STAAN WE VANDAAG?

Kwaliteitsvolle regelgeving speelt een belangrijke rol in het vertrouwen van de burgers en ondernemingen in de overheid. Burgers en ondernemingen hebben recht op efficiënte en coherente regelgeving, die de verwezenlijking van hun doelstellingen faciliteert.

Kwaliteitsvolle regelgeving is een belangrijk competitief element. Met de kwaliteit van haar regelgeving kan België zich op een positieve manier onderscheiden van andere landen (hefboomfunctie goede regelgeving).

VBO-model van kwalitatieve regelgeving

1. Expliciet beleid rond regelgevingskwaliteit

2. Validatie en consultatie

3. Geïntegreerde impactmeting

4. Ex-post evaluatie

5. Evaluatie van de performantie

6. Coherentie tussen beleidsniveaus

7. Uitvoeringscapaciteit

Kwaliteitsvolle regelgeving komt niet uit de lucht gevallen. Goede regelgeving vereist een volgehouden systeembenadering met aandacht voor alle dimensies die impact hebben op de kwaliteit van regelgeving. In 2015 werkte het VBO een model van kwalitatieve regelgeving uit met zeven dimensies van kwaliteit van regelgeving⁽¹⁾.

Vandaag stellen we vast dat de kwaliteit van regelgeving niet optimaal is, bij gebrek aan een integrale benadering van regelgevingskwaliteit. Burgers en ondernemingen worden geconfronteerd met een inflatie van regelgeving en een daarmee gepaard gaande stijging van administratieve lasten. Voor een deel houdt die vaststelling zeker verband met de staatsstructuur van België, die wordt gekenmerkt door diverse niveaus van regelgeving en versnipperde bevoegdheidsverdeling.

Tevens is er het hardnekkige fenomeen van de 'flitswetgeving'. Nog te vaak wordt vastgesteld dat wetgeving geïmproviseerd tot stand komt op basis van anekdotische ervaringen die plots veel media-aandacht genieten. Dergelijke flitswetgeving, die gericht is op symptomen en niet op oorzaken, staat haaks op een doorgedreven systeembenadering en levert doorgaans geen goede resultaten op.

Kwaliteitsvolle regelgeving is één zaak. Het afdwingen van die regelgeving is een andere zaak. Het vertrouwen in de rechtsstaat veronderstelt dat regels, o.a. contracten, binnen een redelijke termijn kunnen worden afgedwongen. De gerechtelijke achterstand is in België een oud zeer, dat ondanks vele inspanningen niet structureel opgelost geraakt. Juridische procedures die jarenlang aanslepen zijn nefast voor het ondernemingsvertrouwen en daarom niet aanvaardbaar.



Kwaliteitsvolle regelgeving veronderstelt goede processen bij de totstandkoming van regels en een structurele evaluatie van de effectiviteit van regelgeving.

2 WAAR WILLEN WE IN 2030 STAAN?

In 2030 is kwaliteitsvolle regelgeving een integraal onderdeel van het beleid. Regelgeving komt op doordachte wijze tot stand. Er wordt afscheid genomen van flitswetgeving en beleid dat verstopt zit in onoverzichtelijke programmawetten.

Regelgeving wordt ontwikkeld rekening houdend met de concrete behoeften van burgers en ondernemingen, en met een langetermijnperspectief, gericht op duurzaamheid. Hierbij wordt aandacht geschonken aan de administratieve last die bijkomende regelgeving betekent voor burgers en ondernemingen, en wordt ernaar gestreefd die last consequent te verminderen.

In 2030 kunnen burgers en ondernemingen bovendien rekenen op een tijdige behandeling van hun geschil door een overheidsrechter of alternatieve methoden van geschillenbeslechting.

(1) https://www.vbo-feb.be/globalassets/actiedomeinen/overheid-beleid/better-regulation/belgie-moet-blijven-investeren-in-de-kwaliteit-van-wetgeving_2015-11-25/belgie-moet-blijven-investeren-in-de-kwaliteit-van-wetgeving_2015-11-25.pdf

3 WAT MOET ER GEBEUREN?

Een volgehouden, geïntegreerd en politiek gesteund regelgevingsbeleid is een absolute voorwaarde om de doelstelling van kwaliteitsvolle regelgeving te garanderen. De handvaten aangereikt in het VBO-model van kwalitatieve regelgeving bieden talrijke aanknopingspunten, die niet of onvoldoende deel uitmaken van het regelgevingsbeleid.

Twee elementen zijn hierbij essentieel. Ten eerste een versterking ex ante van de kwaliteit van regelgeving. Ten tweede een evaluatie ex post van de effectiviteit van regelgeving. Beide elementen veronderstellen een gedragen politiek engagement.

Ex ante moet worden ingezet op een versterking van de reeds bestaande regelgevingsimpactanalyse. Anders dan vandaag, moet de regelgevingsimpactanalyse op een grondige manier gebeuren en mag die zich niet beperken tot een stijloefening.

Ex post moet worden ingezet op een regelmatige evaluatie van regelgeving. De blijvende noodzaak

van bestaande regelgeving moet op regelmatige wijze opnieuw worden getoetst. Regelgeving die geen doel meer dient of achterhaald is, moet uit het rechtsverkeer worden verwijderd. Een herwaardering van het Impactanalysecomité is hiertoe noodzakelijk.

Tot slot moeten er significante inspanningen worden geleverd om de afdwingbaarheid van regelgeving te verbeteren. De rechterlijke macht, één van de drie staatsmachten, werd jarenlang structureel ondergefinancierd. Dat droeg bij tot de gerechtelijke achterstand. Een gepaste financiering van justitie, gekoppeld aan een responsabilisering van de hoven en rechtbanken, moet die achterstand wegwerken.

De Raad van State, als hoogste administratief rechtscollege, is een belangrijke rechtbank voor veel ondernemingen. We stellen vast dat de duurtijd van procedures voor de Raad van State te lang is. Er moet verder worden nagedacht over een vereenvoudiging van die procedures, die de doorlooptijd van zaken kan doen verminderen.

Horizon België 2030 – Een uitgave van
het Verbond van Belgische Ondernemingen

REDACTIE

Gezamenlijk project onder leiding van Chief Economist Edward Roosens en voormalig adjunct-adviseur Amélie Wuillaume van het competentiecentrum 'Digitaal & Innovatief Ondernemen' van het VBO

EINDREDACTIE

Hilde De Brandt, Véronique Gesché en Anne Michiels

VERTALING

Vertaaldienst VBO

PUBLICATIEVERANTWOORDELIJKE

Stefan Maes

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Stefan Maes, Ravensteinstraat 4, 1000 Brussel

ISBN: 9789075495850

Wettelijk depot: D/2023/0140/9

Publicatiedatum: mei 2022, versie 2.0 december 2023

Cette publication est également disponible en français
Deze publicatie kunt u ook lezen op www.vbo.be > Publicaties



Het VBO, dé stem van de ondernemingen in België, staat – via een 40-tal lid-bedrijfsfederaties – voor meer dan 50.000 kleine, middelgrote en grote ondernemingen die 75% van de tewerkstelling in de private sector voor hun rekening nemen. Onze leden zorgen voor 80% van de export en creëren 2/3 van de toegevoegde waarde in ons land. Als enige overkoepelende interprofessionele werkgeversorganisatie vertegenwoordigen we ondernemingen uit de drie gewesten van ons land.

Lees onze recentste publicaties op www.vbo.be