

vo  
ka

**VERKIEZINGSMANIFEST  
STAD ANTWERPEN 2018**

**Twaalf werken voor het  
nieuwe stadsbestuur**



## **Realisaties huidig college**

Het uittredende stadsbestuur van Antwerpen heeft van 2012 tot nu ongetwijfeld een belangrijke vernieuwing gebracht. Naast de afbouw van een kleine 10 % van het personeel, een verdere professionalisering van het bestuur van het Havenbedrijf (corporate governance met 6 publieke en 6 vanuit de privésector voorgedragen bestuurders), werden er ook belastingen geblokkeerd voor zowel bedrijven als burgers. Sterker zelfs, kleine ondernemingen tot 50 m<sup>2</sup> werden vrijgesteld van de stedelijke vestigingsbelasting.

Antwerpen is onder dit college 'Open for business' geworden. Zonder enige twijfel vond de ondernemer zijn weg terug naar het stadhuis. Het college voerde een opendeurbeleid naar ondernemingen en naar aanleiding van belangrijke investeringen bij Total, ExxonMobil en BASF kregen de betrokken bedrijven maximale ondersteuning. In een aantal lang aanslepende dossiers rond stadsontwikkeling werd eindelijk vooruitgang geboekt: zoals de heropstart van de Handelsbeurs en het aantrekken van nieuwe economische activiteiten (bv. relocatie De Persgroep). De stad zette actief in op zijn relaties met zustersteden (Sint-Petersburg, Shanghai e.a.), hield politieke diplomatie hoog in het vaandel en maakte werk van een internationale marketingstrategie. We kunnen zonder meer stellen dat het uittredende college vanuit het standpunt van ondernemingen bedrijfsvriendelijk was en positieve impulsen gaf.

De doorbraak in het Oosterweeldossier en de begeleidende maatregelen zijn ongetwijfeld ook een verdienste van de stedelijke overheid. Op dit vlak kunnen we niet voldoende benadrukken dat de schop dan wel in de grond is, maar dat timing, uitvoering en minderhinder op de meest optimale manier verder moeten worden uitgerold.

## **Wensen naar het volgend college 2018-2024**

De verkiezingen van 14 oktober 2018 zijn ook voor ondernemers van groot belang. Zoals aangetoond, heeft dus een stadsbestuur een grote impact op het ondernemingsgezinde klimaat en de faciliterende werking van ondernemerschap.

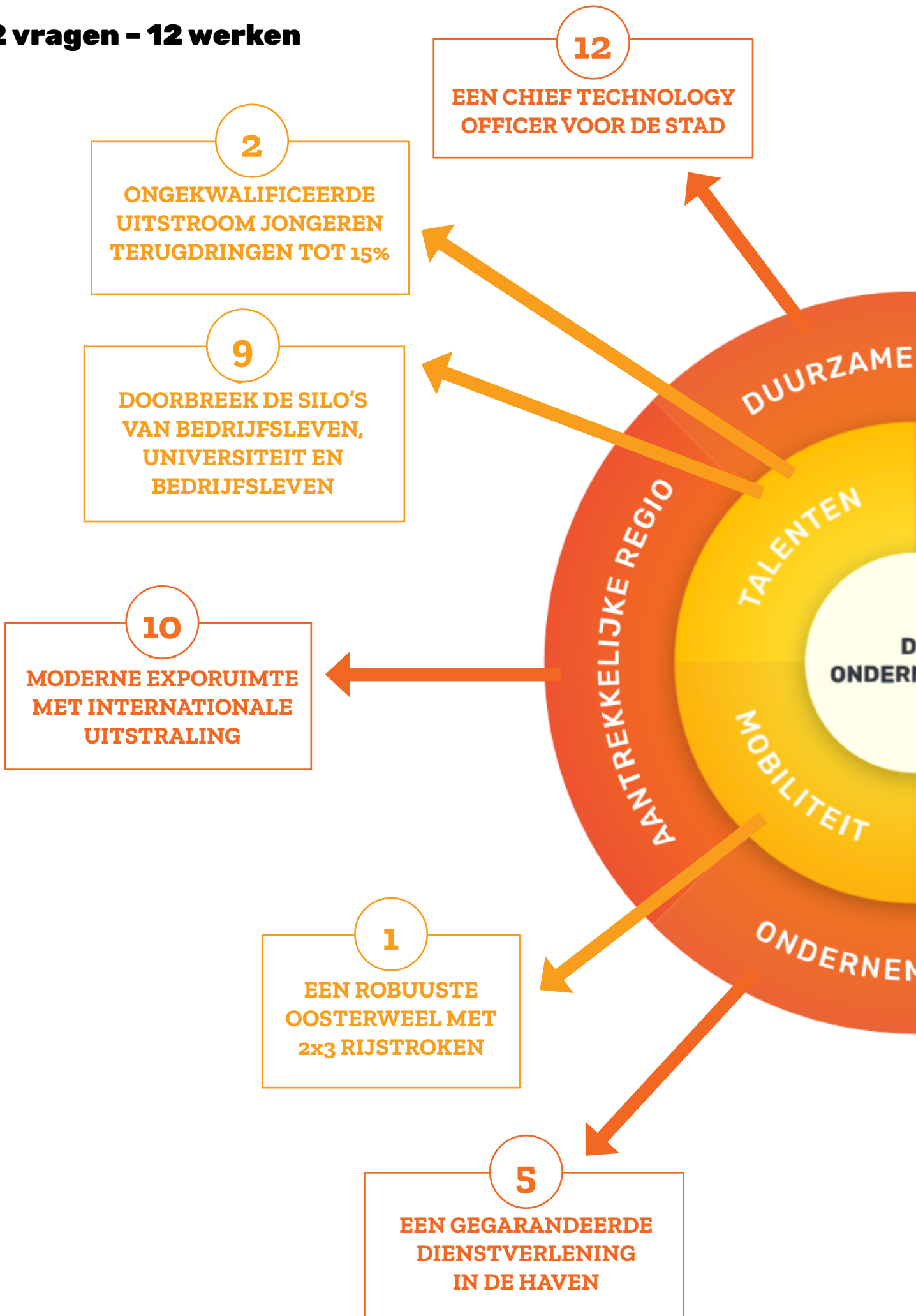
Eind vorig jaar voerde Voka, samen met onderzoeksbureau ICMA, een grootschalige bevraging uit over de ondernemingsvriendelijkheid in de 67 belangrijkste steden en gemeenten van Vlaanderen, inclusief de stad Antwerpen. Hieruit blijkt dat in Vlaanderen slechts 40 % van de ondernemers tevreden is over het gevoerde beleid. Mobiliteit en fiscaliteit zijn daarbij doorslaggevendende factoren. Het Voka Kenniscentrum pleit voor een krachtig kerntakendebat. Steden en gemeenten moeten minder focussen op uitvoerende taken maar meer een verbindende rol vervullen en meer ondernemerszin betonen. De Voka-beleidsaanbevelingen vindt u als addendum, achteraan deze publicatie.

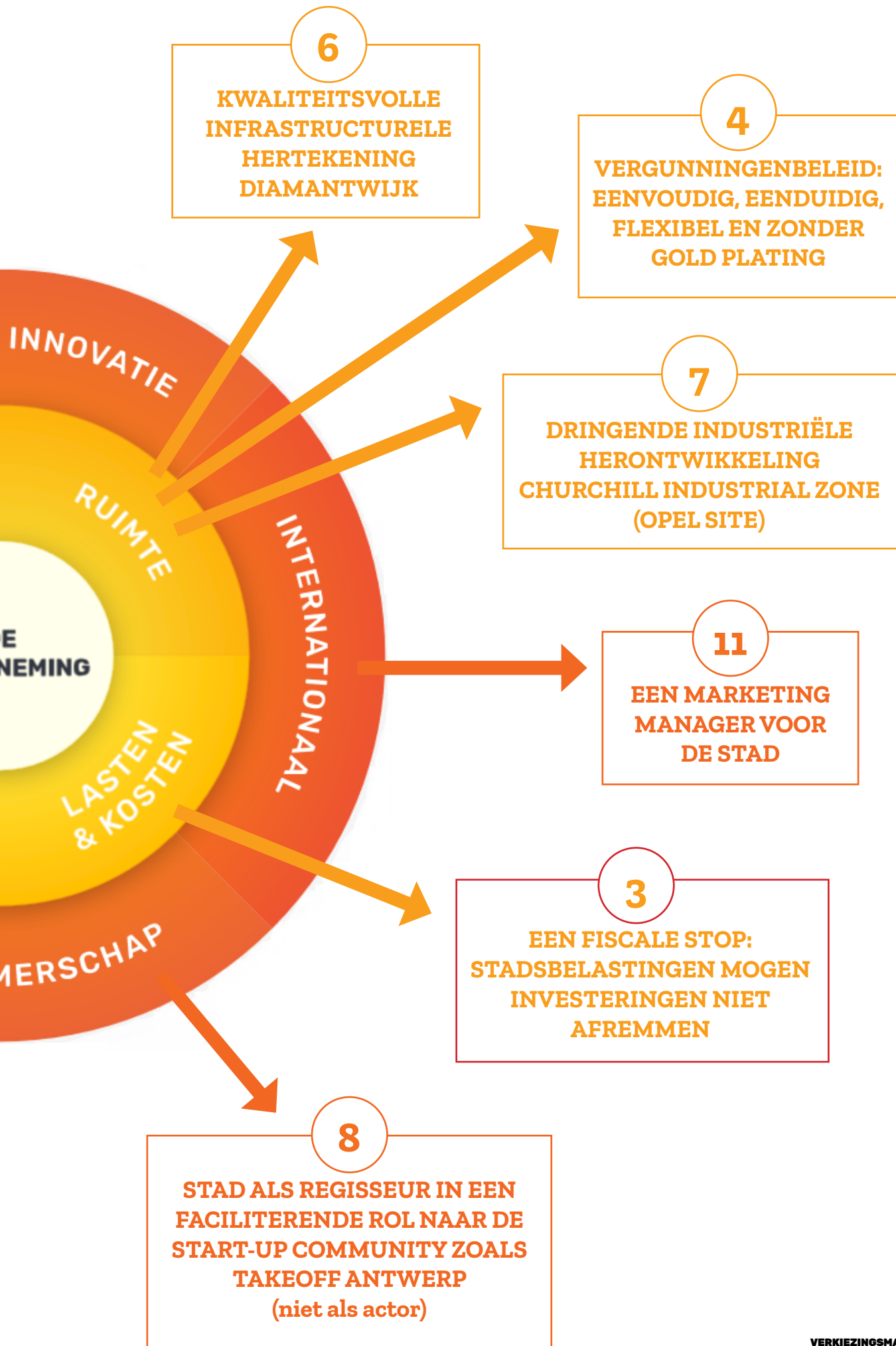
## **Doel van dit document**

Voka – Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland wil als politiek neutrale organisatie met dit manifest de toekomstige bestuurders de weg tonen naar Antwerpen als economische hoofdstad van Vlaanderen die als magneet van talent kan meespelen in de champions league. De Scheldestad moet een 'prime destination' zijn om te wonen, te werken, te ondernemen, te investeren en te bezoeken. Inmiddels zet onze Kamer alles in het werk om in het eerste kwartaal van volgend jaar haar nieuwe toekomstvisie te kunnen voorstellen. Een aantal inzichten zijn al in dit manifest verwerkt. Met dit manifest reikt zij de hand om deze doelstellingen te bereiken.

Laat ons samen ondernemen!

# 12 vragen - 12 werken





# 1. MOBILITEIT

## Oosterweeltunnel 2 x 3 rijstroken

Het is duidelijk dat – zelfs wanneer de Oosterweel-verbinding klaar zal zijn – we met z'n allen multimodaler zullen moeten zijn in functie van de groei van de stad en haar bevolking.

De stad Antwerpen moet in navolging van stedelijke regio's wereldwijd, de omslag maken van een infrastructuurgericht mobiliteitsbeleid naar een beleid dat inzet op nabijheid, bereikbaarheid en leefkwaliteit. Dit betekent concreet: minder auto-afhankelijkheid en meer

aandacht voor vervoersalternatieven.

Cruciaal blijft een mobiliteitsvisie waarbij de economische attractiviteit van de stad bewaakt blijft door een goed openbaar vervoer voor de binnenstad maar ook met de bereikbaarheid per auto als een absolute noodzaak.

Minstens even belangrijk is een degelijk en robuust aanbod van openbaar vervoer naar industrieterreinen en 'Mobility as a service', waarbij eenvoudige en toegankelijke tools ter beschikking staan voor iedereen om betrouwbaar, snel en efficiënt de stad te bereiken.



## Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt:

- Een financieringsmodel waarbij het onderhoud van de infrastructuur (wegen, openbaar vervoer, fietsostrades, ...) verzekerd blijft en men blijft investeren in infrastructuur.
- De realisering van een Oosterweelverbinding met een Scheldekruising (tunnel) met drie rijstroken in beide richtingen.
- Scheldekruisende tunnels met volledige ADR-doorgang.
- Tunnels onder het Albertkanaal met 2 rijstroken in elke richting.
- Te onderzoeken in hoeverre de door de overkapping extra gecreëerde ontwikkelbare ruimte, de financierbaarheid van de overkapping kan verhogen.
- Een fietstunnel te voorzien in de nieuwe, bijkomende Tijsmanstunnel.
- Gemeenteoverstijgend in te zetten op vlotte verbindingen voor pendelaars en ontsluiting van industrieterreinen.
- Transparante aanbestedingsprocedures te implementeren waarin minderhindermaatregelen een vast onderdeel zijn.
- De tijdige realisatie van voldoende en betaalbare P+R's plus goede ontsluiting hiervan.
- Een proefproject overrijdbaarheid/opvullen treinsporen in havengebied.
- Vrije busbanen en beddingen in te zetten voor privaat collectief vervoer.
- Snelheids- en trajectcontroles langs grote industriële zones waar veel vrachtverkeer zich mengt met personenverkeer en/of zwakke weggebruikers kruist.

**P.S.: Voor een volledige oplijsting van de wensen mobiliteit: zie addendum mobiliteit op p.18.**



## 2. ARBEIDSMARKT en ONDERWIJS

### Ongekwalificeerde uitstroom jongeren terugdringen naar 15 %

Er moet werk gemaakt worden van een permanent observatorium dat het opleidingsaanbod en het aanbod van werkzoekenden kan koppelen aan de competentiebehoeften vanuit de industrie en de haven. Wij vragen een duidelijk organisatiemodel voor Talentenstroom en Talentenfabriek met een uitgesproken visie omtrent de meerwaarde, prioriteiten, hoe deze om te zetten in meetbare acties en vooropgestelde doelen,

werkwijze en financiering. Een hoge betrokkenheid van het bedrijfsleven moet een kwaliteitsvolle matching kunnen garanderen onder het motto 'wie betaalt, bepaalt'.

Het bedrijfsleven wil actief participeren in projecten om hiervoor oplossingen te zoeken, zoals in het secundair onderwijs waar STEM-richtingen speciale aandacht verdienen. Daar we ons tevens zorgen maken over de taalachterstand bij jongeren wil het bedrijfsleven ook gesprekspartner zijn en zich engageren voor projecten die dit remediëren.



### Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt:

- Dat er binnen het (stedelijk) onderwijs een transparant actieplan met meetbare KPI's en een afgesproken tijdsplan komt om de ongekwalificeerde uitstroom in het secundair onderwijs tegen het eind van de legislatuur terug te dringen naar 15 procent.
- Dat de stad vanuit zijn DNA als industriële topregio een voortrekkersrol opneemt in de uitrol en uitbouw van het duaal leren.
- Dat de lokale overheid zich meer dan ooit bewust is van het feit dat 45 procent van de kinderen in stad Antwerpen, opgroeien in een gezin waar geen Nederlands wordt gesproken. Dus moet vanaf het kleuteronderwijs via een wetenschappelijk ondersteunde aanpak worden ingezet op de begeleiding van anderstalige kinderen, zodat bij aanvang van het lager onderwijs er geen taal- of leerachterstand is.
- Om vanaf het lager onderwijs proactief te werken rond attitudevorming en het voorkomen van leerachterstand.
- STEM-opleidingen en STEM-jobs vanaf de lagere school op een frisse, niet-schoolse manier te promoten, met een gecibleerde aanpak in functie van leeftijd en geslacht.
- Prioritair in te zetten op de activering van langdurig werklozen, zodat het aandeel langdurig werkzoekenden ten aanzien van het totaal aandeel werkzoekenden meer dan proportioneel daalt.
- Dat het aantal inactieven daalt waardoor de werkzaamheidsgraad in de stad stijgt.
- Dat er een snellere screening gebeurt van potentieel hoger opgeleide anderstaligen door stad i.s.m. VDAB.
- Een duidelijk organisatiemodel voor Talentenstroom en Talentenfabriek met een uitgesproken visie omtrent de meerwaarde, prioriteiten, hoe deze om te zetten in meetbare acties en vooropgestelde doelen, werkwijze en financiering. Een hoge betrokkenheid van het bedrijfsleven moet een kwaliteitsvolle matching kunnen garanderen onder het motto 'wie betaalt, bepaalt'.
- De volle ondersteuning van Talentenstroom / Talentenwerf, zijnde de trajecten naar duurzame tewerkstelling in respectievelijk de haven en de bouwsector.
- De realisatie van een Technische Campus op Blue Gate met voldoende atelierruimte en een FabLab waarbij de technische en creatieve profielen worden opgeleid op maat van de lokale haven en industrie.

### 3. FISCALITEIT

#### **Vraag naar fiscale rust. Stadsbelastingen mogen investeringen niet afremmen.**

De stad Antwerpen nam de voorbije twee jaar belangrijke beslissingen waardoor de vestigingsbelasting werd vrijgesteld voor 25.000 kleine bedrijven met een oppervlakte tot 50 m<sup>2</sup>. Ook werden zelfstandigen, kleine ondernemingen en zelfstandigen in bijberoep vanaf 2017 vrijgesteld van horecabelasting, belasting op drijfkracht en vaste reclame.

Voka – Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt om in de volgende legislatuur te kiezen voor een bedrijfsvriendelijk en dus investeringsvriendelijk fiscaal klimaat. Om de rechtszekerheid niet in het gedrang te brengen en de investeringsbereidheid niet te beknotten, mag de lokale fiscale druk niet verhogen.



#### **Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt:**

- Een blijvende handhaving van de fiscale stop, stadsbelastingen mogen investeringen niet afremmen.
- Belastinginkomsten te investeren in projecten ten voordele van de bedrijvengemeenschap en het ondernemersklimaat.
- Vlaamse fiscale stimuli ook door te zetten en aan te passen op lokaal niveau.
- Verderzetting van het gunstig fiscaal beleid t.a.v. starters en beginnende ondernemers (vestigingstaks).
- Een fiscaal pact. (cfr. Voka-beleidsaanbevelingen – zie addendum)





## 4. INDUSTRIE

### **Vergunningenbeleid: eenvoudig, eenduidig, flexibel, snel en zonder gold plating**

Het Antwerpse stadsbestuur moet de chemische cluster, de tweede grootste ter wereld, als kroonjuweel koesteren en beschermen. Zo zijn de zekerheid van levering en de



### **Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt:**

#### **Energie**

- Lokaal mee te wegen op het energiedebat om bevoorradingszekerheid en betaalbaarheid te allen tijde te garanderen voor de Antwerpse industrie.

#### **Onderwijs en arbeidsmarkt**

- Actieve en volwaardige betrokkenheid in het vernieuwde belevingscentrum Haven- en Industrie.
- Dat de stad vanuit zijn DNA als industriële topregio een voortrekkersrol opneemt in de uitrol en uitbouw van het duaal leren.
- De realisatie van een Technische Campus Blue Gate met voldoende atelierruimte waarbij de opleidingen afgestemd zijn met de lokale haven en industrie.
- Een structurele verankering rond duurzame chemie op Vlaams niveau op basis van wetenschappelijke excellentie, maatschappelijke relevantie en economische impact. Dit kan vorm gegeven worden door samenwerking tussen alle Vlaamse kennisinstellingen en het bedrijfsleven door de versterking van de speerpuntcluster - Catalisti - voor duurzame chemie en kunststoffen.

#### **Vergunningen**

- Een snelle en eenvoudige administratieve doorloop bij vergunningsprocedures, i.h.b. voor de herontwikkeling van industriële sites met voordien ook industriële activiteiten.

#### **Mobiliteit**

- Scheldekruisende tunnels met volledige ADR-doorgang.
- Gemeenteoverstijgend in te zetten op vlotte verbindingen voor pendelaars en ontsluiting van industrieterreinen.
- Vrije busbanen en beddingen open te stellen voor privaat collectief vervoer.

kostprijs van stroom voor de industrie cruciaal. Black-outs aanvaarden, is de industrie opgeven.

Vanuit de industriewerking van Voka – Kamer van Koophandel, in hoofde van het Platform Industrie, komen we tot de onderstaande lijst van prioriteiten.

- Te garanderen dat interventiediensten te allen tijde (ook tijdens wegwerkzaamheden) de industriële sites kunnen bereiken.
- Snelheids- en trajectcontroles langs grote industriële zones waar veel vrachtverkeer zich mengt met personenverkeer en/of zwakke weggebruikers kruist.
- Veilig woon-werk verkeer van en naar het havengebied (gestructureerde plan van aanpak).
- Het blijven aanmoedigen van genomen initiatieven zoals overname pijpleidingen en spoorinfrastructuur ten bate van industrie en logistieke sector.

#### **Ruimte**

- Het valoriseren van waardevolle en unieke bedrijfsgronden, zijnde het opzetten van gecoördineerde actie rond heractivering Opel-site i.s.m. het Havenbedrijf en Vlaamse regering.
- Dat de stad als een van de drijvende krachten achter Blue Gate, de realisatie van het ecosysteem voor duurzame chemie hoog op de agenda houdt.

#### **Fiscaliteit**

- Een stabiel belastingkader dat rechtzekerheid en fiscale rust brengt zodat bedrijven de budgetten op lange termijn kunnen begroten en investeringsbereidheid bij headquarters kunnen bedingen.
- In een open en transparent overleg met de industrie een modus te vinden om de drijfkrachtbelasting degressief te verminderen en op termijn af te schaffen. In tussentijd mag het huidige tarief/kW en plafond niet worden verhoogd en moeten de degressiestappen en vrijstellingen minstens worden behouden.

## 5. HAVEN

### Een gegarandeerde dienstverlening

In een sterk geglobaliseerde wereld is de rol van de Antwerpse haven en haar logistiek-industriële cluster fundamenteel gewijzigd. De Antwerpse haven is een onderdeel van een globale logistieke keten en moet zich binnen die keten als een betrouwbare, duurzame,

klantgerichte en kostcompetitieve schakel profileren. Een structureel partnership tussen de stad en de haven met respect voor ondernemen is daarbij essentieel. In nauw overleg met de logistieke en maritieme sector in hoofde van Alfaport Voka, het platform van de private havensector, komen we tot het volgende onderstaande prioriteitenlijstje.



### Alfaport Voka en Voka – Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vragen:

#### Mobiliteit:

- Actieve rol van het Havenbedrijf Antwerpen in het stimuleren van de modal shift zowel voor goederenvervoer (Railport, optimalisatie binnenvaart, spoorinfrastructuur) als voor personenvervoer (fietsbus, uitbreiding waterbus noordelijke zone haven).
- Een actieve steun van de stad bij de realisatie van grote infrastructuurwerken in stad en havengebied:
  - Oosterweelverbinding met 2 X 3 rijstroken en kanaaltunnels met 2 X 2 rijstroken.
  - Versterking bestaand haventracé (R2) met aandacht voor zowel doorgaand verkeer als lokaal havenbestemmingsverkeer.
- Realisatie van belangrijke strategische infrastructuurknopen op 24/7 basis.
- Ontsluiting openbaar vervoer naar industrieterreinen en havengebied.

#### Fiscaliteit:

- In een open en transparent overleg met de haven een modus te vinden om de drijfkrachtbelasting degressief te verminderen en op termijn af te schaffen. In tussentijd mag het huidig tarief/kW en plafond niet worden verhoogd en moeten de degressiestappen en vrijstellingen minstens worden behouden.
- Bevriezing lokale lasten voor ondernemingen.

#### Havenontwikkeling:

- Ondersteuning stad voor ontwikkeling van een groot Saefthinghedok vóór de sluisen.

#### Beheer:

- Eenheid van bestuur en beleid door integratie MLSO in Havenbedrijf Antwerpen mét vertegenwoordiging van Waasland in aandeelhouderschap en governance Havenbedrijf Antwerpen.
- Dat in geval van sociaal conflict, met het oog op de continuïteit van dienstverlening, minstens een minimale personeelsbezetting gegarandeerd wordt op strategische haveninfrastructuur (vb. sluisbediening, sleepboten...) en dit op beide oevers.
- Neutrale ombudsfunctie voor het Havenbedrijf Antwerpen.

## 6. DIAMANT

### Kwaliteitsvolle Infrastructurele hertekening diamantwijk

De diamantsector stelt in Antwerpen 6.600 mensen rechtstreeks tewerk. Bovendien zijn er 26.000 jobs onrechtstreeks met de sector verbonden. In 2017 voerde ons land voor 46 miljard USD aan diamant in

en uit. Vermits 84 % van 's werelds ruwe diamanten en de helft van alle geslepen diamanten via Antwerpen passeert, is Antwerpen het zenuwcentrum van de mondiale diamanthandel (Bron AWDC). Vanuit de alliantie tussen de Voka – Kamer van Koophandel en sectorvertegenwoordiger AWDC, bepaalden we voor de diamantsector onderstaande prioriteiten.



### Voka – Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt:

- Dat de stad in haar communicatie- en marketingstrategie de diamantsector verder promoot als meest transparant, innovatief en duurzaam wereldhandelscentrum.
- Dat de diamantwijk door kwalitatieve infrastructuurprojecten veilig en aantrekkelijk wordt gemaakt om te werken en te bezoeken.
- Bij de hertekening van de wijk rond de Pelikaanstraat rekening wordt gehouden met de vlotte bereikbaarheid van de diamantwijk.
- Verdere inzet op de bevordering van Antwerpen als toeristische diamantstad en blijvende investering in de werking en promotie van DIVA.
- Dat de stad de diamantsector erkent als stuwmotor voor haar internationale agenda.



## 7. RUIMTE

### Dringende industriële herontwikkeling Churchill Industrial Zone (Opel-site)

Om de economische ontwikkeling van verschillende sectoren te ondersteunen en de aantrekkingskracht van onze regio te vergroten, is aangepast en doelgericht beleid op het vlak van ruimtelijke ordening noodzakelijk. Ondanks de hoge ruimtelijke druk in de stad, verdient de ontwikkeling van potentiële greenfields en de sanering van brownfields alle aandacht. In dit kader is de effectieve uitwerking van het 113 hectare tellende Blue Gate

Antwerp en de herontwikkeling van de gunstig gelegen Opel-site een absolute must.

Daarnaast dient het ruimtelijk beleid een kader te bieden en initiatieven te nemen zodat verschillende functies (wonen, werken, winkelen...), bestemmingen en voorzieningen samen ontwikkeld worden in dichte kernen. Ze moeten gelokaliseerd worden nabij multimodale knooppunten en vervoersassen. Hogere densiteit en functievermenging creëren nabijheid, waardoor een vlotte bereikbaarheid kan gegarandeerd worden met minder verkeer.



### Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt:

- Valorisering waardevolle en unieke bedrijfsgronden, zijnde het opzetten van gecoördineerde actie rond heractivering Opel-site i.s.m. het Havenbedrijf en Vlaamse regering alsook van de gronden luchthaven Deurne. We pleiten ervoor een dringende evaluatie te maken van de (zeer) rigide vestigingsvoorwaarden die aan de Opel-site zijn verbonden. Ook een hybride invulling (industrie/logistiek) moet als mogelijke optie ernstig worden onderzocht.
- Een snelle administratieve doorloop bij vergunningsprocedures. In het bijzonder voor de herontwikkeling van industrie op sites waar voordien ook industriële activiteiten werden ontwikkeld.
- Voldoende ruimte om te ondernemen. Dit kan door een hoger rendement van de beschikbare ruimte middels het versoepelen van verouderde gemeentelijke bouwvoorschriften. Zo kunnen kantoren en bedrijfsruimten hoger en dichter worden gebouwd, volledig in de geest van het witboek BRV (Beleidsruimte Vlaanderen). Men moet denken in 3D (van m<sup>2</sup> naar m<sup>3</sup>), alsook een flexibele invulling van de bufferzone toelaten.
- Dat de leegstaande kantoorruimte in industriële zones vlotter getransformeerd kunnen worden naar industriële of logistieke ruimte.
- Dat naast de vier gekozen strategische locaties voor kernversterkend beleid ook Linkeroever wordt meegenomen en prioritair wordt behandeld in de (inter)nationale investeringspromotie als kantoorlocatie. Ook wegens de goeie ontsluiting richting Waasland.
- Dat Strijp S te Eindhoven als inspiratie kan dienen om als de stad te durven inzetten op een PPS-ontwikkeling op Linkeroever om een bedrijvencampus op te richten als broedplaats voor de creatieve sector, gericht op bedrijven en werknemers uit Oost- en West-Vlaanderen. Deze ontwikkeling moet optimaal worden meegenomen in het stadswaefsel (horeca, woon, werk en nieuwe soort kantoorfuncties) waarbij ingespeeld wordt op de trends van het nieuwe werken.
- In te zetten op stadsvernieuwingsprojecten, met aandacht voor verweefbare bedrijvigheid.
- Ondernemers en investeerders te ondersteunen via het onlineplatform BIZLocator, dat 24/7 een overzicht geeft van de lokale ruimtevrage en het aanbod aan beschikbare handels- en horecazaken, kantoorruimte, industriële loodsen en bedrijfsgronden.
- Een klimaatplan dat niet strenger is dan de Vlaamse doelstellingen, maatregelen en beslist beleid. Geen gold plating.

## 8. START-UP EN SCALE-UPLANDSCHAP

### Stad als regisseur in een faciliterende rol naar de start-up community niet als actor

We zien overall nieuwe initiatieven rond ondernemerschap ontstaan. Een stad of gemeente moet deze met open armen ontvangen, zodat ze ook een broeihaard kunnen zijn voor starters, zonder de gevestigde bedrijven hierbij uit het oog te verliezen. Hierbij worden er innovatieve ecosystemen gecreëerd waarbij muren tussen start-ups, scale-ups, corporates, kennisinstellingen en beleidsmakers doorbroken worden.

Zonder enige twijfel heeft Antwerpen de laatste 6 jaar op het vlak van start-ups een flinke stap vooruitgezet en een gunstiger fiscaal landschap voor starters gecreëerd. Het komt er nu echter op aan dat de nieuwe coalitie meer een regisseursfunctie gaat vervullen dan een actorrol. Bedrijven, universiteit, banken, werkgeversorganisaties moeten op een marktconforme manier hun rol kunnen spelen. De start-up scene mag geen overheidsgegeven worden. In succesvolle regio's in de wereld zien we de triple helix waarbij kennisinstellingen, werkgevers en overheid op een goede manier overleggen en hier win-wins creëren.



### Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt:

- De stad in een faciliterende rol (als regisseur) en niet als coach of actor in de verdere ontwikkeling van het Antwerpse start-uplandschap.
  - Geen nieuwe ontwikkeling coworking spaces / incubatoren door het stadsbestuur.
  - Ontwikkeling van coworking spaces / incubatoren overlaten aan privé-initiatief/marktprincipe.
  - Wel toekenning van subsidies voor start-ups die een coworking space huren (de stad kan minimum criteria voor zowel de start-ups of de coworking spaces opstellen).
  - Een level playing field creëren voor iedereen.
- Een Chief Technology Officer die rapporteert aan de burgemeester, en die doorheen alle diensten vertrekkend vanuit de klant (dit kan een starter zijn, een bedrijf of een inwoner) de technologie maximaal laat spelen. Met een enorm potentieel in baanbrekende nieuwe technologieën en een ontluikend start-up-ecosysteem heeft de stad een kans om topspeler te worden in de geconnecteerde wereld.
- Verderzetting van de succesvolle werking TAKEOFF ANTWERP.
- Nog meer "buying from startups".



## 9. KENNISINSTELLINGEN

### Doorbreek de silo's van universiteit, bedrijfsleven en overheid

In 2012 hebben de Kamer van Koophandel en de Universiteit Antwerpen samen Antwerp.SRL opgericht. Het doel van dit netwerkplatform is de contacten tussen kennisinstellingen, bedrijfsleven en overheid te versterken. Het opzet is ook partnerships aan te moedigen rond de Antwerpse speerpunt domeinen: innovatieve logistiek, smart city en Internet of Things, duurzame chemie en gezondheidszorg. Evenwel ontbreekt er een kader met duidelijke afspraken rond fiscale en juridische aspecten voor de wederzijdse mobiliteit tussen de academische en de industriële wereld naast de bestaande kanalen bij Vlaio en FWO.



### Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt

- Betere en blijvende ondersteuning van Antwerp.SRL.
- Een juridisch kader dat uitwisselingen tussen universiteit en bedrijven in de twee richtingen faciliteert. Dit kan zijn in het kader van een specifieke opleiding of voor het aanleren van een specifieke competentie in de 'andere' wereld buiten de comfortzone.
- Een samenwerkingsstrategie die gericht is op de 'eigen' Antwerpse kennisinstellingen in de unieke Antwerpse bedrijfscontext.
- Dat de stad als een van de drijvende krachten achter Blue Gate, de realisatie van een ecosysteem voor duurzame chemie hoog op de agenda houdt.
- Een structurele verankering rond duurzame chemie op Vlaams niveau op basis van wetenschappelijke excellentie, maatschappelijke relevantie en economische impact. Dit kan vorm gegeven worden door samenwerking tussen alle Vlaamse kennisinstellingen en het bedrijfsleven door de versterking van de speerpuntcluster - Catalisti - voor duurzame chemie en kunststoffen.
- Antwerpen nationaal en internationaal promoten als kennisstad met een universiteit, vier hogescholen en een managementschool.
- Het ondersteunen van de studentenbevolking op het vlak van (betaalbare) huisvesting, community vorming en mobiliteit (door een tramlijn stadscampus - Drie Eiken en bij De Lijn te pleiten voor een voordelig studententarif bij gebruik van openbaar vervoer).
- Dat in overleg met de twee Antwerpse ziekenhuisnetwerken het volgend college opdracht geeft voor een strategische studie die de aanwezige competenties in kaart brengt.
- Dat, rekening houdend met het veranderend Vlaams en federaal kader in nauw overleg met de betrokken ziekenhuizen, nagegaan wordt hoe men tot een beter strategische samenwerking kan komen om Antwerpen blijvend op de kaart te zetten als een medische topregio die ook maximaal inzet op slimme zorg.

Bijvoorbeeld:

- Een doctorandus die tijdens zijn doctoraat tracht zijn technologie te ontwikkelen voor toepassing in een realistische bedrijfsomgeving.
- Een procesingenieur uit de chemie die naar de universiteit komt om een reactor te bouwen of een opschaling te doen.
- Een senior werknemer in een bedrijf, service provider of middenveldorganisatie die 1 dag per week naar de universiteit komt om onderzoekers te ondersteunen en/of les te geven.
- Een econoom of jurist die zijn kennis en ervaring gebruikt in de context van de universiteit.
- Een postdoc die zijn kennis uittest in een 'living lab' in een bedrijf en hierbij studenten begeleidt.

In nauw overleg met UAntwerpen kwamen we tot de onderstaande prioriteiten.

## 10. CITYMARKETING

### Moderne exporuimte met internationale uitstraling

Met het Flanders Meeting & Convention Center Antwerp (FMCCA) en het recent opgerichte Antwerp Convention Bureau heeft de stad de terechte ambitie om zich beter

te focussen te richten op het zaken- en congresstoerisme. Maar om deze ambitie echt waar te maken, ontbreekt nog een belangrijke schakel: een goed bereikbare en state-of-the-art expo-accommodatie. Ook de private sector speelt hier ten volle op in door de bouw van nieuwe hotels en infrastructuur.



### Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt:

- Een concreet actieplan met een duidelijk tijdspad voor de inplanting van een nieuwe grote beurs- en expo-accommodatie met internationale uitstraling. Dit kan door een uitbreiding en modernisering van Antwerp Expo of op een nieuwe locatie, al of niet gekoppeld aan congresfaciliteiten en een nieuw voetbalstadion. De stad neemt hier een regisseursrol op en start bij een beslissing een wervende campagne.
- Te onderzoeken of de huidige congresfaciliteiten van het FMCCA de volledige markt dekt.
- Een gecibleerde campagne naar buitenlandse congresorganisatoren, met focus op de sleutelsectoren van Antwerpen.
- Een snelle en vlotte ontsluiting van Antwerp Airport richting stad, via een rechtstreekse railverbinding met Antwerpen-Centraal. Dit is een voorwaarde om Antwerp Airport als een volwaardige zakenluchthaven te kunnen promoten.
- Een gecibleerde campagne naar ambassades in Brussel, en een aantal specifieke Europese regio's om de quality of life-troeven van Antwerpen scherper onder de aandacht te brengen: mode & shopping, cultuur (Gouden Eeuw) en gastronomie.
- Verhoging van de frequentie van het aantal koopzondagen om ook de 'weekendbeleving' van Antwerpen te verzekeren voor buitenlandse bezoekers.
- Een doordachte strategie vertrekkend vanuit het Red Star Line-verhaal, specifiek gericht op Noord-Amerikaanse toeristen.
- Een transparante tool om die meersporenstrategie van nabij te monitoren en een kwantitatieve meting van de resultaten mogelijk te maken.
- High-end shoppingstrategie voor shoppinglandmark stadsfeestzaal in overleg met eigenaars.
- Een iconische fiets- en wandelbrug over de Schelde naar Linkeroever.
- Antwerp Airport te blijven promoten als internationale toegangspoort.
- Meer architecturale ambitie om meer iconische gebouwen neer te zetten zoals het MAS waardoor de stad zich internationaal kan positioneren.

## 11. INTERNATIONAAL

### Een marketingmanager voor de stad

Op het gebied van de marketing heeft Antwerpen in haar rol als regisseur absoluut nood aan een Chief Marketing Officer, die rechtstreeks rapporteert aan de burgemeester en alle initiatieven rond het internationaal en nationaal positioneren van Antwerpen op elkaar afstemt. Antwerpen

als vakantiebestemming voor city breaks behoort ongetwijfeld tot een groeimarkt (zie citymarketing). Maar momenteel wordt de geconsolideerde marketing nog te zeer departementaal benaderd en missen we een globale visie die de verschillende troeven op het vlak van innovatie, kennis, valorisatie, cultuur, mode en good life samenbrengt in één coherent verhaal.



### Voka – Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt:

- Een Chief Marketing Officer van topniveau die marketinginitiatieven en internationale citymarketing opvolgt en coördineert en streeft naar een consistent beleid.
- Nauw overleg tussen de Chief Marketing Officer en stakeholders haven, diamant, industrie, Kamer van Koophandel. Om zo tot een gecibleerde uitrol te kunnen komen van de buitenlandse bezoeken van de burgemeester, waarbij ook de component cultuur nog beter zou kunnen gevalideerd worden.
- Het duidelijk alignerend van de internationale activiteiten van de stad, met de initiatieven van FIT en Voka – Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland.
- Een Europese lobbydesk die geen unieke stadsdienst is, maar een samenwerking met partners UA & Voka – Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland.
- Een duidelijke en transparante rol van Antwerps Headquarters in de internationale strategie van de stad. Dit moet gekoppeld worden aan een pakket maatregelen dat tegemoetkomt aan de locatievereisten van buitenlandse investeerders/huurders zoals vlotte bereikbaarheid, voldoende parkeerplaatsen, en fiscale rust.
- Een meer strategisch, structureel en frequenter overleg en samenwerking (niet enkel via kalenderdeling) tussen de dienst Externe Relaties en de verschillende Antwerpse werkgeversorganisaties.
- Dat de dienst Externe Relaties in haar regiefunctie bruggen bouwt tussen de economische stuwmotoren, met een sterke internationale agenda, en het diplomatieke korps.
- Blijvende contacten met zustersteden.
- Optimale ondersteuning van haar internationale poorten, zijnde de maritieme haven en de luchthaven.
- Dat Antwerpen zich internationaal op de kaart zet als bestemming voor citybreaks, MICE-toerisme en shopping. Hiervoor moet een optimale citymarketing worden ontwikkeld waarbij men zich internationaal gedurfd en origineel positioneert als een creatieve stad met sterke troeven.



## 12. CREATIVE SMART CITY

### Een Chief Technology Officer voor de stad

De innovatieve mogelijkheden van het Internet of Things en andere technologieën om het leven aangenamer en duurzamer te maken, lijken eindeloos. Met een enorm potentieel in baanbrekende nieuwe technologieën en een ontluikend start-up-ecosysteem heeft de stad een kans om

topspeler te worden in de geconnecteerde wereld. Maar een lokale overheid of organisatie heeft meestal niet alle kennis en competenties in huis om een bepaald doel te bereiken. Een stad moet een regisseursrol opnemen en onderzoeken of ze bepaalde taken door ondernemingen kan laten uitvoeren of samen met ondernemingen kunnen opnemen.



### Voka – Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt:

- Een Chief Technology Officer – naar analogie met chief marketing officer – die rapporteert aan de burgemeester, die doorheen alle diensten vertrekkend vanuit de klant (dit kan een bedrijf zijn of een inwoner) de technologie maximaal laat spelen om hier ook efficiëntievoordelen en schaalvoordelen te boeken.
- Een globale visie inzake smartcitystrategie waarbij er een daadwerkelijke integratie komt van alle IoT- en bigdata-initiatieven van de stad, de haven en de universiteit in één coherent verhaal.
- Dat samen met ondernemers een ‘week van de creativiteit’ georganiseerd wordt.
- Dat de stad voldoende aandacht besteedt aan haar aantrekkelijkheid om menselijk kapitaal in de regio te houden en nieuw talent en investeerders aan te trekken. Promoot de stad als aantrekkelijke en slimme werkregio, maak werk van employer branding en van regio branding in binnen- en buitenland.
- Dat de stad creatieve private initiatieven faciliteert, zoals ecolabs.
- Dat Antwerpen haar patrimonium ter beschikking stelt om een “digitale proeftuin” te worden voor allerlei nieuwe Internet of Things-toepassingen, slimme mobiliteit, ANPR-camera’s enz..
- Dat de stad zich in een deeldomein, hetzij smart mobility, circulaire economie, automatische snelweg, supersnel internet,... of andere, profileert als dé Europese voorloper. Als voorbeeld, geïnspireerd door Eindhoven werd Leuven Mindgate gecreëerd om de stad te profileren als absolute wereldautoriteit op gebied van gezondheidszorg, hightech en creativiteit.
- De verderzetting van ANTWERP. POWERED BY CREATIVES - een platform waar designers, bedrijven, onderwijs en overheid - samen aan tafel schuiven om kennis te delen of op te doen, projecten te lanceren en anderen uit te dagen of te inspireren.
- Het uitrollen van blockchaintechnologie in de administratie voor de overname van registrerende en controlerende taken waardoor deze efficiënter kunnen gebeuren en er capaciteit vrijkomt voor andere taken.
- Het opnemen van een regisseursrol en systematisch te onderzoeken of stedelijke taken kunnen worden uitbesteed aan ondernemingen.
- Het vereiste kwaliteitsniveau van aanbestedingsoffertes op voorhand helder te bepalen. Het stadsbestuur moet investeren in expertise om de beoogde resultaten op te volgen en de kwaliteit te controleren.
- Het versterken van de netwerk- en makelaarsvaardigheden bij haar medewerkers. Die zijn onontbeerlijk voor het beheren van co-creatie en aanbestedingsprocessen.

# Addendum **MOBILITEIT**



## **Voka – Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vraagt:**

### **Bereikbare stad:**

- Een vlotte bereikbaarheid voor pendelaars en werkenden met een evenwicht tussen verkeersmodi.
- Een financieringsmodel waarbij het onderhoud van de infrastructuur (wegen, openbaar vervoer, fietsostrades, ...) blijft verzekerd en investeren in infrastructuur.

### **Toekomstverbond:**

- Het realiseren van een Oosterweelverbinding met voldoende capaciteit voor personen- en goederenvervoer. Dat betekent een Scheldekruising (tunnel) met drie rijstroken in beide richtingen. De tunnel geeft ook een volledige ADR-doorgang. De tunnels onder het Albertkanaal worden voorzien van 2 rijstroken in elke richting, ook de tunnel naar het noorden.
- Op tijdige en transparante wijze de bedrijven betrekken als stakeholders in de werkbanken die uitvoering geven aan Routeplan 2030.
- Definitief ontwerp van het haventracé waarbij maximaal rekening gehouden wordt met de economische groei van de regio (timing, betaalbaarheid en doorstroming).

### **Overkapping:**

- Als principiële voorstander zoveel mogelijk overkappen in zoverre dit betaalbaar is.
- Onderzocht moet worden in hoeverre de door de overkapping extra gecreëerde ontwikkelbare ruimte de financierbaarheid van de overkapping kan verhogen.

### **Haventracé:**

- Het haventracé heeft een dubbele verkeerskundige functie: enerzijds wil men doorgaand verkeer langs dit tracé stimuleren, anderzijds blijft de R2 een belangrijke ontsluiting voor haven gerelateerd goederen- en personenverkeer, zowel op Linkeroever als op Rechteroever. Hierbij is het belangrijk te garanderen dat een toename van het doorgaand verkeer langs het haventracé niet ten koste mag gaan van een vlotte ontsluiting van de haven.
- Het spreekt voor zich dat een versterkt haventracé voldoende robuust moet zijn naar de toekomst toe, en bijgevolg rekening houdt met verwachte verkeersstromen van en naar de haven.
- Bij de realisatie van een tweede Tijsmanstunnel voor doorgaand verkeer blijft het belangrijk om een vlotte verbinding tussen de zone langs de Scheldelaan en Linkeroever te garanderen, gezien de sterke haveninterne transportrelaties.
- Momenteel loopt het Complex Project Extra Containercapaciteit, het haventracé dient dus rekening te houden met de verkeersvolumes die hieraan gekoppeld zijn.
- Bij de realisatie van het haventracé is het ook belangrijk om rekening te houden met de verschillende categorieën van weggebruikers, rekening houdend met de specifieke havencontext.
- De R2 is momenteel de enige (Scheldekruisende) vervoersas voor ADR-transporten in de Antwerpse regio. Bij een verdere ontwikkeling van het Haventracé dient deze verbinding verder versterkt te worden, aan de hand van een full-ADR-verbinding, zowel voor doorgaand verkeer als voor lokaal verkeer van/naar de industriecluster in de haven.

- De Antwerpse haven is een draaischijf voor breakbulk-activiteiten, en is voor de aan- en afvoer grotendeels afhankelijk van vlotte uitzonderlijke transporten van, naar en binnen de haven. Afmetingen in de haventunnels dienen hiermee rekening te houden door minstens in de standaardbreedte en -hoogte te voorzien.
- De Antwerpse haven stelt 60.000 werknemers tewerk. Bij aanleg van nieuwe Infrastructuur dient rekening gehouden te worden met mogelijke alternatieve modi van woon-werkverkeer, zoals fietsers en collectief vervoer.
- Bij de versterking van de R2 ook inzetten op fietsverbindingen die vlot en betrouwbaar oever verbindend zijn. Een fietstunnel voorzien in nieuwe, bijkomende Tijlmanstunnel en betere mogelijkheden creëren voor kruising Schelde.

### **Vervoersregio:**

- Gemeenteoverstijgend in te zetten op vlotte verbindingen voor pendelaars en ontsluiting van industrieterreinen.
- Betere ontsluiting van collectief bedrijfsvervoer door vrije doorstroming mogelijk te maken (vrije busbanen) en financieel te ondersteunen.
- Bedrijven blijvend te steunen bij het uitwerken van alternatieve mobiliteitsoplossingen op vlak van woon-werkverkeer. Dit met advies, maar ook met concrete ondersteuningsmaatregelen en testprojecten. Niet gericht op de bereikbaarheid van één specifieke stad, wel gericht op de bereikbaarheid van de bedrijven in de lokale context.
- Geen politisering van de vervoersregioraad. Het doel is te komen tot een breed gedragen mobiliteitsvisie en -aanpak middels een volwaardig stakeholdermanagement waar door consultatie en participatie men een transparant traject opzet. De vertegenwoordigers van bedrijven moeten hierin ook een duidelijke plaats in krijgen.
- Met bedrijven tot keuzes te komen bij besteding van middelen voor specifieke initiatieven binnen het woon-werkverkeer zoals de betere ontsluiting van de havens en ondersteuning van collectief vervoer.

### **Werkzaamheden:**

- Betere en grootschalige minderhindermaatregelen om de mobiliteit tijdens werken te vrijwaren.
- Bewaken dat aan hulpdiensten permanent toegang wordt gegarandeerd naar sevesobedrijven.
- Een structureel overleg met bedrijven voor inzichten en suggesties.
- Transparante aanbestedingsprocedures te implementeren waarin minderhindermaatregelen een vast onderdeel zijn.
- Aanbestedingen voor belangrijke verkeersassen te baseren op 7/7 - 24/24 - uitvoering.
- Een duidelijk aanspreekpunt/loket voor inname openbaar domein en een transparant retributiereglement en een meedenkende constructieve houding van administratie t.a.v. werfinrichting, parkeren op de werf en laden en lossen.

### **Tweede spoortoegang:**

- Ofschoon niet tot de bevoegdheden van de stad is een stevig impuls naar Vlaanderen meer dan wenselijk.



### Modal shift:

- Blijvend in te zetten op initiatieven die alternatieve woon-werkverplaatsingen mogelijk maken (waterbus, Velo-systeem, ...).
- In te zetten op Mobipunten op industrieterreinen, zijnde een concept inhoudelijk gesteund door de Vlaamse regering op vlak van basisbereikbaarheid. Een Mobipunt is een gecombineerd punt waar (deel)fietsen, (deel) wagens en openbaar vervoer samen gelokaliseerd zijn. Een doorbraak van aansluiting op het openbaar vervoer verplicht De Lijn om mee in bad te stappen. Doordat gemeenten dit faciliteren en organiseren krijgen werknemers meer kansen om op een vlotte manier hun woon-werkverplaatsing te maken.
- Toegankelijkheid van alle lokale mobiliteitsinitiatieven op één platform (controle beschikbaarheid, ticketing, administratieve afhandeling, gebruikstoegang).
- Tijdige realisatie van voldoende en betaalbare P+R's plus goede ontsluiting hiervan.
- Veilige en verlichte fietsinfrastructuur (ook op industrieterreinen) + veiligheidsmaatregelen op specifieke gebieden (sluizen, bruggen, plaatsen met zwaar verkeer).
- Betere dienstverlening en reizigersinformatie Antwerps openbaar vervoer.
- Structurele fietsverbindingen over waterwegen.
- Investerings in bredere fietswegen om tegemoet te komen aan de verschuiving naar de fietsmobiliteit.
- De realisatie van een permanent fietsveer rechter-linkeroever ter hoogte van Liefkenshoek Lillo.

### Veiliger fietsverkeer:

- Proefproject overrijdbaarheid/opvullen treinsporen in havengebied.
- Bedrijfsoverstijgende sensibiliseringsacties of -campagne 'veilig rijden met speed-pedelec'.
- Veilige fiets -en voetgangersoversteken voor Scheldelaan.
- Toekomstige bestekken aannemers laten aanpassen voor veiliger fietsverkeer.
- Verbeterde fietsinfrastructuur.
- Verbeteren invalswegen haven: fietstoegang via Noorden Zandvliet: onveilige oversteekplaatsen inventariseren en wegwerken.
- Meldpunt technisch problemen Havenbedrijf Antwerpen en verstoorde dienstverlening veerdiensten bekend maken.
- Veerdienst kanaaldok definitief te behouden.
- Uitbreiding waterbusverbinding naar de haven.
- Tweede Tijdsmanstunnel te voorzien van een separate fietsverbinding (en niet annuleren zoals met eerste tunnel).



### **Efficiënter collectief vervoer:**

- Structureel overleg alle aanbieders openbaar vervoer op te zetten met als doel efficiënter collectief vervoer: knooppunten installeren voor overstappen + lijnen (en werkuren) op mekaar afstemmen, doorstroming bussen verbeteren: initiële lijst vrije busbanen herdenken & prioriteiten aanduiden, collectief vervoer promoten bij contractoren, vrij busbanen en beddingen inzetten voor privaat collectief vervoer. In de keuze voor de heraanleg van de Leien wordt voor de goedkoopste oplossing (bedding 'light' enkel voor busverkeer) gekozen en de economische afweging niet meegenomen.
- Te faciliteren door aanleg van vrije busbanen, doorgang verlenen aan bussen, opstapplaatsen mogelijk maken, fietsenstallingen voorzien aan opstapplaatsen.
- De doorstroom lokale gemeenten: laissez-passer passen voor collectief busvervoer.
- Bedrijfsoverstijgend carpoolproject op te zetten / potentiële clusters te identificeren.

### **Aansluiting zuidelijke haven op openbaar vervoer:**

- Noden bedrijven en potentieel in kaart te brengen voor dossier De Lijn /BAM /stad (volgend actiepoint).
- Beter afstemming openbaar vervoer op noden bedrijven, bestaande lijnen te optimaliseren (bepalen uurschema, trajectverlenging).

### **Stedelijke logistiek:**

- Belevaren van winkels, horeca of kantoren, het aanleveren van bouwmaterialen of het ophalen van afval zijn essentiële activiteiten. Daarbovenop groeit de vraag naar e-commerceleveringen (aan huis) dag na dag. Al deze vrachtbewegingen hebben een impact op lokale emissies, files, verkeersveiligheid, enz. Lokale overheden proberen deze uitdagingen meestal te beantwoorden met operationele en regelgevende ingrepen: heraanleg van wegen, verkeersvrije straten, venstertijden, tonnagebeperkingen, .... Deze ingrepen bevorderen de leefbaarheid, maar hebben vaak serieuze implicaties op de economische efficiëntie van de logistieke activiteiten van, naar en in de stad.
- Intelligente transportsystemen en marktgedreven bundelingsconcepten die kunnen bijdragen tot het verhogen van de leefbaarheid zonder de logistieke efficiëntie te schaden. Steden worden straks allemaal een 'smart city', daarom de vraag om deze digitalisering en technologische innovaties aan te grijpen om de leefbaarheid en economische efficiëntie met elkaar te verzoenen.
- De uitdaging bestaat erin het juiste evenwicht te vinden tussen leefbaarheid, mobiliteit, economie en bereikbaarheid in een allesomvattend lokaal (goederen) mobiliteitsplan dat tot stand komt door logistieke dialoog; alsook het juiste evenwicht te vinden tussen de autonomie van de steden en gemeenten enerzijds en een coherente geharmoniseerde aanpak anderzijds.
- Voka reikt zes handvaten aan voor de steden en gemeenten om beter om te gaan met stedelijke logistiek: ken je stad (data verkeersstromen), zorg voor juridische zekerheid, consulteer alle betrokkenen, hanteer een marktgerichte aanpak en wees zuinig met subsidies, omarm technologische innovaties en harmoniseer zoveel als mogelijk met andere steden.

### **Handhaving:**

- Snelheids- en trajectcontroles langs grote industriële zones waar veel vrachtverkeer zich mengt met personenverkeer en/of zwakke weggebruikers kruist.



## Addendum

# VOKA - KOMPAS VOOR EEN ONDERNEMINGS- VRIENDELIJKE OMGEVING



### Minimumvereisten voor een beleid rond ondernemerschap

Arbeidsmarkt	<i>Schep een beleid dat talent activeert</i>
Ruimte	<i>Creëer en benut ruimte om te ondernemen</i>
Mobiliteit	<i>Investeer in een doordacht mobiliteitsbeleid</i>
Fiscaliteit	<i>Garandeer een transparante lokale fiscaliteit</i>

### Omkadering en omgevingsfactoren voor gezond ondernemerschap

Ondernemerschap	<i>Faciliteer maximaal ondernemerschap</i>
Aantrekkelijke regio	<i>Maak uw gemeente aantrekkelijk</i>
Duurzame innovatie	<i>Werk samen aan innovatie en duurzaamheid</i>
Internationaal	<i>Promoot uw regio op elke schaal</i>

# VOKA-BELEIDSAANBEVELINGEN

## Thema: Kerntaken

- We vragen ondernemende lokale besturen. Die versterken hun regie- en beleidsvoorbereidende capaciteit. Zo vormen ze een bestuurscultuur die open staat voor initiatief en expertise vanuit de samenleving.
- Lokale besturen moeten de netwerk- en makelaarsvaardigheden bij hun medewerkers versterken. Die zijn onontbeerlijk voor het beheren van co-creatie en uitbestedingsprocessen.
- De mogelijkheid tot uitbesteding van gemeentelijke taken moet systematisch worden onderzocht. Een rationale kosten-batenanalyse moet aan deze beslissing ten grondslag liggen.
- Het vereiste kwaliteitsniveau van uitbestedingsoffertes moet op voorhand helder bepaald worden. Het lokale bestuur moet investeren in expertise om de beoogde resultaten op te volgen en de kwaliteit te controleren.

## Thema: Bestuurskracht

- Gemeenten moeten verplicht opschalen tot minimaal 10.000 inwoners. We opteren daarbij voor een fusieproces naar Deens voorbeeld. Daarbij krijgen gemeenten zes maanden de tijd om op vrijwillige basis deze schaal te bereiken.
- Een gemeente moet haar basistaken autonoom kunnen vervullen. We bepleiten daarom een verdere vrijwillige opschaling.
- De Vlaamse overheid hervormt de fusiebonus. Gemeenten die fuseren met een gemeente met een ander socio-economisch profiel genieten een hogere bonus.

## Thema: Regiowerking

- Op regioschaal moet men gemeentelijke bevoegdheden/budgetten met grensoverschrijdende impact en de gewestelijke bevoegdheden/budgetten met regionale impact bundelen. Deze verschuiving van bevoegdheden en middelen heeft niet tot doel een bijkomend beleidsniveau te creëren. Integendeel. We herbevestigen net onze vraag om per beleidsmaterie maximaal twee beleidsniveaus bevoegd te laten. Deze verschuiving beoogt wel een effectieve ontvoogding en empowerment van de regiowerking.
- De totstandkoming van effectieve gebiedsgerichte samenwerking vergt bestuurskrachtige gemeenten.
- Samenhangende gebiedsprogramma's komen gemakkelijker tot stand indien ze ook financiële voordelen opleveren. Men moet daarom een correcte verdeelsleutel uitwerken om de financiële inkomsten en uitgaven bij een ruimtelijk ontwikkelingsproject billijk te verevenen tussen de gemeenten. We vragen ook de pooling van bestaande middelen voor regionale infrastructuurprojecten in een Regiofonds. Indien een regio erin slaagt een consensus te bereiken rond een omvattend en samenhangend gebiedsprogramma, dan zou die regio ook de daartoe voorziene middelen uit dit Regiofonds moeten kunnen aanwenden. We vragen dat dit in de volgende legislatuur wordt uitgetest.
- De regionale afbakening is een politieke beslissing. We vragen de individuele gemeenten bij die afbakening ervan proactief te betrekken. We vragen de huidige samenwerkingsvormen op regioschaal zo veel als mogelijk te harmoniseren en te laten aansluiten op de socio-economische realiteit. Ruimte voor grensoverschrijdende samenwerkingsvormen zoals de Eurometropool moet voorzien blijven.



- De governance van de regiowerking is essentieel. Er moet daarbij voldoende politieke verantwoording ingebouwd worden en de ambtelijke onderbouw moet beperkt blijven. Conform de rode draad van dit memorandum vragen we de bestaande expertise van ondernemingen actief te betrekken in de regiowerking en zo het draagvlak te verhogen. We stellen voor het bestaande proefmodel van de vervoersregio's te verbreden en goed te evalueren.

## Thema: Ruimte

- Monitor de vraag en het aanbod aan ruimte om te ondernemen goed. Houd deze monitoring actueel en gebruik ze om – indien nodig – tijdig in te grijpen met nieuwe planinitiatieven. Zorg dat deze monitoringsgegevens gemakkelijk toegankelijk zijn en ook gebruikt kunnen worden om regionale tekorten tijdig te detecteren.
- Voer (in samenwerking met naburige gemeenten) een beleid waarbij ruimte gereserveerd wordt voor bedrijvigheid die niet of moeilijk te verweven valt met andere functies zoals wonen. Pas op deze gereserveerde ruimte de filosofie toe van de ijzeren voorraad wat betekent dat een dubbele buffer wordt voorzien die permanent wordt opgevolgd en aangevuld.
- Zet in op stadsvernieuwingprojecten, met aandacht voor verweefbare bedrijvigheid.
- Versoepel verouderde gemeentelijke bouwvoorschriften zodat hoger en dichter gebouwd kan worden, in de geest van het witboek BRV. We pleiten tevens voor een flexibilisering van de invulling van de bufferzone

## Thema: Financiering

### Voka vraagt een Fiscaal Pact met volgende elementen:

- Aan uitgavenzijde moet dit Pact het engagement inhouden van een 'uitgavenshift' van lopende uitgaven naar investeringsuitgaven. We vragen dat alle gemeenten minimaal 20% van hun exploitatie-uitgaven voorzien voor investeringen. Een doorgedreven kerntakendebat, een optimalisering van de gemeentelijke bedrijfsprocessen en een doorgedreven digitalisering van de beleidsvoering en dienstverlening bieden aanzienlijke opportuniteiten om deze switch mogelijk te maken. De gemeenten engageren zich hiertoe.
- Aan inkomstzijde vragen we de degressieve afbouw van louter financierende eigen gemeentelijke belastingen in de loop van de legislatuur. Eigen gemeentelijke belastingen kunnen enkel indien ze een gedrag sturende finaliteit hebben. Ook retributies waarvan de opbrengsten integraal worden aangewend ter financiering van gemeentelijke dienstverlening blijven mogelijk. De Vlaamse overheid formuleert een exhaustieve lijst van in aanmerking komende regulerende belastingen en retributies. Gemeenten kunnen zelf geen nieuwe belastingen ontwikkelen.
- Na afschaffing van de eigen financierende belastingen en in samenspraak met en na goedkeuring door de betrokken bedrijven kan de gemeente één of meerdere bedrijfsinvesteringszones invoeren. Eveneens in overleg met en na goedkeuring door de bedrijvengemeenschap kan in dat geval een heffing op onroerend goed worden geheven. De integrale opbrengst van deze heffing vloeit rechtstreeks naar een fonds. De middelen uit dit fonds worden integraal aangewend voor de gemeenschappelijke doeleinden die de gemeente en de bedrijvengemeenschap in onderling overleg bepalen.
- We stellen tot slot ook de automatische jaarlijkse groei met 3,5% van het Gemeentefonds in vraag. Het aantal verdelingscriteria in het Gemeentefonds zou best ook ingeperkt worden zodat het stelsel aan transparantie wint.

## Thema: Slimme, efficiënte besturen

- Om de dienstverlening te verbeteren is een beleid gestoeld op harde data onontbeerlijk. De Vlaamse overheid moet hier een trekkersrol in blijven vervullen. Naast gemeentelijke benchmarks die de context- en inputfactoren vergelijken, is er ook dringend nood aan vergelijkende outputmetingen over de kwaliteit van de lokale overheidsprestaties.
- Lokale besturen kunnen ook van elkaars digitale ervaringen leren. Steden vormen het ideale living lab om te experimenteren met Smart City-toepassingen. Ze kunnen ook op dit vlak van elkaars ervaringen leren. De blockchaintechnologie is beloftevol vanuit verschillende optieken. Ze kan leiden tot een daadwerkelijk eenvoudige overheid door de automatisering van administratieve procedures en de veiligheid van Internet of Things-toepassingen te verhogen.
- Belangrijk hierbij is dat alle spelers gemeenschappelijke standaarden gebruiken.
- Steden dienen hun regels over venstertijden, tonnagebeperkingen, ... te harmoniseren. Bij venstertijden moet hetzelfde referentiekader gelden.
- Beperkende regels rond stadsdistributie moeten gebaseerd zijn op objectieve data over de in- en uitstroom van commerciële vervoersbewegingen.
- Informatie over schema's wie wanneer de stad binnen mag, moet makkelijk digitaal toegankelijk zijn, duidelijk en transparant.
- Maatregelen moeten deel uitmaken van een ruimer lokaal logistiek- en mobiliteitsplan. Het stadsbeleid moet voldoende ruimte en vrijheid laten aan marktpartijen om zelf (technologische) innovatieve oplossingen voor de uitdagingen in stedelijke distributie aan te reiken. Dat is de beste garantie voor een concurrentiële, efficiënte en kwalitatief hoogstaande beleving in steden en urbane omgevingen. Denk aan de opportuniteiten van dal- en nachtleveringen of milieutechnische innovaties waarvoor steden de ideale schaal bieden om zaken uit te testen.

# VU Ka



12

VÖ Kärnten vom  
Kitzbüheler Alpen

Division of Commerce  
and Industry  
Division of Commerce  
at Innsbruck  
Innsbruck and  
Mallnitz